Die Gründung der preußischen Kriegsflotte im Jahre 1848 und ihre Entwicklung bis 1854

Inaugural-Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde der Hohen Philosophischen Fakultät der Schlesischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau

vorgelegt von

Heinrich Wendlandt

aus Stettin

Tag der Promotion: 15. Oktober 1928

Die Gründung der preußischen Kriegsflotte im Jahre 1848 und ihre Entwicklung bis 1854

Inaugural=Dissertation zur Erlangung der Doktorwürde
der Hohen Philosophischen Fakultät der Schlesischen
Friedrich=Wilhelms=Universität zu Breslau

vorgelegt von

Heinrich Wendlandt
aus Stettin

Tag der Promotion: 15. Oktober 1928

Druck: E. Reinke & R. Völtz, Stettin, Rosengarten 6

Tag der mündlichen Prüfung: 18. Juli 1928.
Referent: Prof. Dr. Kaehler.
Korreferent: Prof. Dr. Reincke-Bloch.
Gedruckt mit Genehmigung der Hohen
Philosophischen Fakultät der Schlesischen
Friedrich-Wilhelms-Universität zu Breslau.

Inhaltsverzeichnis

Einleitung 6

1848

a) Der Sieg der Flottenidee in Preußen 7
b) Die Aufstellung des Marine-Bataillons und die November-Übungen 11
c) Preußen ordnet sich dem Reich unter 14

1849

a) Preußen kehrt zur Selbständigkeit zurück 16
b) Die Rüstungen und der Feldzug zur See 1849 17
c) Die Abrüstung und die weiteren Ereignisse des Jahres 1849 . 21

1850

a) Eintritt von Geldmangel 24
b) Die Marine in ihrem ersten Friedensjahre 24
c) Die Mannschaftsfrage 26

1851

a) Das Scheitern der Flottenpläne infolge der Ungunst der politischen Lage 27
b) Preußen und der Untergang der Bundesmarine 28
c) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1851 . 32

1852

a) Die Marine wird nicht abgeschafft 33
b) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1852 . 34
c) Die preußische Flotte als Erbin der Bundesmarine . . 37
d) Die Mannschaftsfrage und ihre Schwierigkeiten 1851/52 . 38

1853

a) Aussichtslose Entwürfe 39
b) Die Emanzipation vom Kriegsministerium 39
c) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1853 . 40

1854

a) Das Wachstum der Marine 41
b) Der Erwerb der Jade 42
c) Die Neuordnungen von 1854 und die Lösung der Mannschaftsfrage 43

An Quellen und Literatur wurde herangezogen:

Die Akten der Marineleitung.
Die stenographischen Berichte über die Verhandlungen der preußischen 2. Kammer (nebst Anlagen) für die Sessionen 1849/50 bis 1853/54.
Die preußischen Staatshaushaltsetats 1850—1854.
Die Gesetzsammlung für die Königlichen Preußischen Staaten 1854.
Bismarcks gesammelte Werke. Politische Schriften Band 1, herausgegeben von H. v. Petersdorff, Berlin 1923.
Poschinger: Bismarck und der Bundestag 1851—1859. Leipzig 1882—1884.
Adalbert Prinz von Preußen: Denkschrift über die Bildung einer deutschen Kriegsflotte. Berlin 1848.
Preußisches Kriegsministerium: Denkschrift betreffend die Kriegsmarine in Preußen. Berlin 1849.
R. C. G. Rintel: Ueber Errichtung einer deutschen Seemacht. Breslau 1848.
Heinrich v. Sybel: Die Begründung des deutschen Reiches, 1. Bd., München/Leipzig.
Dr. Max Bär: Die deutsche Flotte von 1848 bis 1852. Leipzig 1898.
Dr. Otto Altenburg: Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine zu Stettin. Greifswald 1922.
Arnold Oskar Meyer: Bismarcks Kampf mit Oesterreich 1851 bis 1859. Berlin/Leipzig 1927.
Stratz: Die Revolutionen der Jahre 1848 und 1849 in Europa. 1. 2. Heidelberg 1888. 1891.
Batsch: Admiral Prinz Adalbert von Preußen. Berlin 1890.
Batsch: Zur Vorgeschichte der Flotte. Marine-Rundschau (Mittler, Berlin) Bd. 7—9. (1896—98.)
A. Heye: Die Marine-Infanterie. Berlin 1891.
v. Prittwitz und Gaffron: Geschichte des 1. Seebataillons. Oldenburg 1912.
Paul Koch: Das Marine-Etablissement auf dem Dänholm. Marine-Rundschau III, S. 237—243 und 279—285.
Paul Koch: S. M. S. „Amazone". Marine-Rundschau IV, S. 191 bis 204.
Paul Koch: Die preußische Flottenexpedition von 1852. M.-R. IV, S. 435—443.
Paul Koch: S. M. S. „Merkur". M.-R. V, S. 1—9 und 45—52.
Paul Koch: S. M. S. „Danzig". M.-R. V, S. 117—134 und 169 bis 181.
Paul Koch: Preußens Ruderkanonenboote. M.-R. VI. S. 140—155.
Paul Koch: „Nix" und Salamander". M.-R. VI. S. 350—362.
Paul Koch: Die Vorgeschichte von Wilhelmshaven. M.-R. VI, S. 475—495.
Paul Koch: Die Sammlungen für die deutsche Flotte. M.-R. VII, S. 137 ff.
Paul Koch: Preußens Marine 1864. Ueberall, Jahrg. 1913/14, S. 375—378.
P. Walther: Das erste Jahr der preußischen Marine. Deutsche Revue XXXIII, S. 326 ff.
A. Jordan: Geschichte der brandenburgisch-preußischen Kriegsmarine. Berlin 1875.
A. v. Crousaz: Kurze Geschichte der deutschen Kriegsmarine. Berlin und Wriezen 1873.
Erwin Schäfer: Geschichte der deutschen Kriegsmarine im 19. Jahrhundert. Abt. VII des Sammelwerks: Das deutsche Jahrhundert. Berlin 1901 (F. Schneider & Co.).
Paul Koch: Geschichte der deutschen Marine. 2. Auflage. Berlin 1906.
Batsch: Nautische Rückblicke. Berlin 1892.
Batsch: Deutsch' Seegras. Berlin 1892.
Wislicenus: Die Entwicklung der Seekriegswaffen. Berlin 1910.
Stenzel: Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten. Bd. 4 und 5. Hannover und Leipzig 1913.

Einleitung.

Die preußische Flotte verdankt ihre Entstehung dem Jahre 1848. Vorher hatten Sparsamkeitsrücksichten in Preußen die Gründung einer Wehrmacht zur See unterbunden.

Die natürlichen geographischen Verhältnisse hatten dem preußischen Staat die Defensive auf seiner Meeresgrenze stark erleichtert. In der Entfernung von 2 500 Schritt lief längs seiner flachen, sandigen, sich von Memel bis Darßer Ort 111 Meilen weit erstreckenden Küste, ein Sandriff; dies machte größeren Schiffen die Annäherung unmöglich; die geringe Tiefe der Einfahrt zu den Häfen gestattete auch auf diesen Punkten, ausgenommen Danzig und Swinemünde, nur den Segel-Kriegsschiffen kleinster Art den Eintritt[1].

In den Jahren 1840 und 1841 waren 2 Kanonenjollen gebaut worden, mit je einem Geschütz versehen, die zum Inventar der Festung Danzig gehörten und bestimmt waren, die dortigen Strandbatterien zu unterstützen[2]. Als es sich dann darum handelte, für die Zöglinge der staatlichen Navigationsschule zur Ausbildung von Handelsschiffsführern ein Uebungsschiff auszurüsten, hatte man das zu diesem Zweck gebaute Fahrzeug, die „Amazone", mit 12 leichten Geschützen bestücken lassen[3], um so gleichzeitig ohne nennenswerte Mehrkosten in den Besitz einer kleinen Korvette zu gelangen. Desgleichen hatte das Handelsministerium, als es ein Dampfschiff für den Postdienst von Stettin nach St. Petersburg bauen ließ, die Bedingung gestellt, daß das Schiff so stabil zu konstruieren sei, daß es im Notfall als Kriegsschiff ausgerüstet werden könnte[4]. Derartige Hilfskreuzer konnten in der Zeit vor Einführung der Panzerschiffe das Stärkeverhältnis erheblich mehr beeinflussen als heute. In Stralsund befand sich von der Zeit der Ausrüstung des Schoners „Stralsund" in den Zwanziger Jahren her ein kleines Marinedepot[5], in Danzig ebenfalls ein solches für die „Amazone". In preußischen Diensten stand der holländische Kapitänleutnant Jan Schröder, der als Navigationsdirektor die Navigationsschule in Danzig leitete und die Amazone auf ihren Uebungsfahrten kommandierte. Im Jahre 1847 wurden die 3 Schiffsoffiziere der „Amazone" zu kgl. preußischen Marineleutnants 2. Kl. ernannt[6]. Diese Charge wurde somit geschaffen, ehe wirklich eine Flotte in Preußen existierte, und zu einer Zeit, wo greifbare Aussichten für die Schaffung einer Flotte noch nicht vorhanden waren.

Alle anderen größeren europäischen Staaten unterhielten dagegen bedeutende Streitkräfte auf dem Meer, selbst Kleinstaaten besaßen ansehnliche Seerüstungen, so Schweden, die Niederlande, Sardinien, Portugal, Griechenland[7]. Verhängnisvoll war, daß auch Dänemark wohl bewaffnet dem zur See ohnmächtigen Preußen und Deutschland gegenübertreten konnte.

---

[1]) Protokoll der Küstenverteidigungs-Kommission v. 28. IV. 1848 (9/1/1/6/1)

[2]) Koch: M.-R. IV., 61.

[3]) Altenburg 31/32, Koch: M.-R. IV., 199—203.

[4]) Gebaut zu Blackwall an der Themse 1847 aus Eisen als Raddampfer: 850 to Deplacement, 300 PS. Maschinenleistung, 10—11 Knoten Geschwindigkeit, 312000 Taler Baukosten. (Altenburg 53/54)

[5]) Wangenheim an Prinz Adalbert 20. IV. 1848 (14/1/1/1)

[6]) Koch: M.-R. IV., 203. M.-R. VI., 142.

[7]) Sten. Ber. über die Verhandl. d. 2. Kammer, Session 1851/52, 48. Sitzung am 23. III. 52., S. 915.

1 8 4 8

a) Der Sieg der Flottenidee in Preußen.

Als die Februar-Revolution der nationalen und liberalen Bewegung in Deutschland das Zeichen zur Erhebung gegeben hatte, gelangte gleichzeitig nach dem Tode König Christians VIII. auch in Dänemark die demokratisch-nationalistische Strömung zum Siege. König Fredrik VII. kapitulierte vor dem andringenden Radikalismus; er verfügte in offenem Bruch der alten Landesrechte die Losreißung Schleswigs von Holstein und seine Einverleibung in das engere Dänemark[1]. Die provisorische Regierung in Kiel, gebildet, um den bewaffneten Widerstand gegen diese Vergewaltigung zu organisieren, wurde am 24. März von Preußen anerkannt[2]. Vom 5. April an rückten die preußischen Hilfstruppen in Holstein ein[3]; gleichzeitig begannen die Besorgnisse wegen der Sicherheit der preußischen Küsten; dennoch war es nicht die dänische Flotte, an die man in erster Linie dachte, wenn man Gefahren zur See voraussah.

Denn in Wahrheit wurde der Konflikt mit Dänemark seitens der preußischen Regierung nur als vorübergehende unliebsame Episode angesehen. Man ließ sich auf die Unterstützung der Herzogtümer nur aus Rücksicht auf die öffentliche Meinung Deutschlands ein und suchte von Anfang an zu einer Vereinbarung mit dem dänischen König zu kommen und dadurch ernsteren Komplikationen aus dem Wege zu gehen[4].

Man nahm an, daß Dänemark, wenn es als Kriegführender allein bliebe, es nicht wagen würde, ernsthaft dem gesamten Deutschland Trotz zu bieten, sondern auf die preußischen Annäherungsversuche eingehen würde. Aber es sah eine Zeitlang so aus, als sollte Dänemark einen Bundesgenossen haben. Durch die polenfreundliche Proklamation vom 24. März war Rußlands Groll gegen Preußen erregt worden. Wochenlang fürchtete man in Preußen den Ausbruch eines Krieges mit der östlichen Großmacht. In diesem Falle wären die preußischen Küsten in der Tat in einer bisher nicht erwarteten Weise bedroht worden[5]. Der damalige Inspekteur der Artillerie, spätere Reichskriegsminister, Generalmajor Eduard v. Peucker[6], beratschlagte daher sogleich mit dem General-Inspekteur der Artillerie, dem Prinzen Adalbert von Preußen, über die zu treffenden Maßnahmen. Im Vordergrunde standen dabei angesichts des Charakters Preußens als Landmacht Vorkehrungen landmilitärischer Art, wie Verstärkung der Küstenbatterien, doch erwog man zu deren Unterstützung bereits auch die Armierung von Dampfschiffen, den Bau schwimmender Batterien und die Einrichtung von Sperren durch Blockschiffe. Es lag besonders nahe, auch auf den Bau von Ruderkanonenbooten zurückzukommen, deren etwaige Anschaffung in den vorhergehenden Jahrzehnten mehrfach Gegenstand der Beratung von Küstenverteidigungskommissionen gebildet hatte. Solche Boote wurden seit langer Zeit in großem Umfang von den übrigen Ostseemächten unterhalten. Peucker schlug vor, zur Erörterung der drohenden Gefahr wieder eine Küstenverteidigungskommission zu berufen.

Da es sich bei dem Konflikt mit Dänemark um eine gemeindeutsche Angelegenheit handelte, wäre es eine Aufgabe deutscher gesamtstaatlicher Instanzen gewesen, die zum Schutz der deutschen Küsten nötigen Maßnahmen zu treffen. Das war aber im Augenblick nicht möglich; feste und machtvolle Organisationen gemeinsamen politischen Lebens des deutschen

---

1) Sybel I, 146.
2) a. a. O.
3) Straß: II, 247 und 252; H. v. Moltke: Geschichte des Krieges gegen Dänemark 1848/49.
4) Straß II, 254.
5) Sybel I, 146.
6) Promemoria Peuckers vom 4. IV. 1848.

Volkes waren noch nicht vorhanden. Der alte Bundestag verfügte in diesem Augenblick weniger als je über die nötige Autorität, um derart große und schwierige Aufgaben in die Hand zu nehmen, zumal er in Ermangelung eigener Exekutivorgane immer auf die bereitwillige Mitwirkung der Einzelstaaten angewiesen war. Als der Siebzehnerausschuß im April an die Bundesversammlung herantrat, um sie zu einem Vorgehen in der Sache der Flotte zu bewegen, scheiterten die Anregungen von vornherein an Kompetenzbedenken. Am 13. April richtete der Bundestag an Preußen das Ersuchen, bei dem gegenwärtigen Kriege mit Dänemark auf die Sicherung des preußischen Handels und der deutschen Schiffahrt Bedacht zu nehmen[7]. Droysen seinerseits als Wortführer des Siebzehnerausschusses regte beim preußischen Kriegsministerium an, Preußen möge die Führung in dieser nationalen Sache übernehmen[8].

Am 18. April trat der Kriegszustand zwischen Preußen und Dänemark ein, am Tage darauf wurden von den Dänen im Hafen von Helsingör 27 preußische Schiffe beschlagnahmt[9], denen in den nächsten Wochen noch viele andere folgten; die preußische Schiffahrt durch den Sund war unterbunden.

Am 28. April trat in Berlin die von Peucker angeregte Küstenverteidigungskommission zusammen; sie bestand aus preußischen Offizieren und Ministerialräten und tagte unter dem Vorsitz des Prinzen Adalbert[10]. Die Sorge dieser Kommission galt trotz der schwerwiegenden Wirkungen des Krieges mit Dänemark ausschließlich etwaigen russischen Aktionen[11]. Man fand sich mit der unvermeidbaren Aussicht ab, daß der Handel vernichtet und die Küsten blockiert würden, daß etwa kleinere feindliche Landungen an verschiedenen Teilen der Küste stattfinden und ungeschützte Ortschaften gebrandschatzt werden könnten. Alles, was an feindseligen Handlungen von Dänemark allein unternommen werden konnte, erschien nicht als bedeutsam genug, um außergewöhnliche Maßnahmen dagegen in die Wege zu leiten. Von Rußland aber befürchtete man eine weit darüber hinausgehende Aktion; man war besorgt, daß die Russen eine Expedition von 30 000 Mann Landungstruppen zu einer Unternehmung gegen Pommern aussenden könnten[12]. Die Inseln Rügen, Usedom und Wollin konnten dann nicht verteidigt werden, dagegen wollte man den Uebergang aufs Festland über den Strelasund, die Peene, das Stettiner Haff und die Dievenow sowie die Einfahrt in den Greifswalder Bodden und in die Swine nach Möglichkeit zu verhindern suchen. Zu Unternehmungen dieser Art waren die Russen leicht imstande, da sie außer über eine Hochseeflotte von 27 Segel-Linienschiffen und 12 Dampffregatten über 250 flachgehende Kanonenboote verfügten. Die Aufgabe, die Russen vom Betreten des Festlandes zurückzuhalten, konnte am besten gelöst werden, wenn Preußen ihnen ebenfalls derartige Kanonenboote entgegenstellte. Aber auch nur an den genannten Punkten hielt man die Verwendung von Kanonenbooten für notwendig. Die Küstenstrecke von Memel bis Kammin sollte sich selbst überlassen werden. Dort sollte nur das geschehen, was im Rahmen der Zuständigkeit der örtlichen Behörden geleistet werden könnte[13]. Die Zahl der Boote wurde demnach auf 40 bemessen.[13a]

Trotz des anerkannten Wertes, den der Besitz einiger Kriegsdampfschiffe haben würde, glaubte man aus Sparsamkeitsrücksichten deren Beschaffung nicht fördern zu können. Das Gebot unbedingter Sparsamkeit spielte bei allen Erwägungen die Hauptrolle. Auch an den Bau der 40 Boote gedachte man nicht mit übertriebener Eile heranzugehen. Man beschloß außer 2 Jollen einstweilen 6 Probeschaluppen verschiedener Typen zu bauen, um das geeignetste Modell zu finden; man hoffte die Probeboote in 8—10 Wochen fertigzustellen und bewaffnen zu können[14].

---

7) Bär 9.
8) Frankfnrt, d. 18. IV. 1848 (14/1/1/1)
9) Bär 3.
10) Koch: M.-R VI. 143.
11) Prinz Adalbert an das Allgemeines Kriegs-Departement [A.K.D.] 3.V. 1848 (9/1/1/6/1)
12) Protokoll der Küstenverteidigungskommission [9/1/1/6/1]
13) a. a. O.
13a) Es gab 2 Größenklassen solcher Boote, Schaluppen, mit 2 Geschützen und Jollen, mit 1 Geschütz.
14) Protokoll der Küstenverteidigungskommission.

Die Zurückhaltung der Kommission ist immerhin nur begreiflich, wenn man annimmt, daß die Wichtigkeit des Seehandels für die preußische Volkswirtschaft den Mitgliedern noch nicht zum Bewußtsein gekommen war. Der preußische Seehandel hatte an Umfang und Bedeutung in den vorangegangenen Jahrzehnten sehr erheblich zugenommen. Am 1. Januar 1847 hatte Preußen in seinen Häfen 913 eigene Seeschiffe mit einer Besatzung von 7 342 Mann, deren Wert auf 10 Millionen Taler geschätzt wurde[15]. Damit war die nächst dem Schutz der Küsten wichtigste Aufgabe einer Kriegsflotte, der Schutz des Handels auf dem Meere, in Preußen fast gleichbedeutend neben die Aufgabe des Küstenschutzes getreten. Die Dänen zögerten nach dem Gefecht bei Schleswig am 23. April[16] nicht länger, ihre schärfste Waffe anzuwenden. Am 29. April, während noch die Kommission in Berlin tagte, erklärten sie die Blockade über die preußische Küste. Durch deren ungehinderte Durchführung haben sie dann dem preußischen Wirtschaftsleben tatkräftig den empfindlichsten Schaden zugefügt[17]. In Stettin lagen z. B. 1848 in der besten Jahreszeit gegen 200 Schiffe untätig im Strom[18]. Den Arbeitern fehlte es an Erwerb, so daß die Stadt Notstandsarbeiten einrichten mußte. Stettins Ausfuhr betrug im Jahre 1848 1,5 Millionen Taler gegen 6,75 Millionen Taler im Vorjahr[19]. In Swinemünde verminderte sich der Verkehr im Jahre 1848 um 60% gegen das Vorjahr.

In vielen deutschen Städten, besonders an der preußischen Küste, bildeten sich daraufhin Flottenkomitees aus national gesinnten Bürgern, um eine lebhafte Agitation zur Gründung einer deutschen Kriegsflotte zu beginnen. Man wies darauf hin, daß das Vierzigmillionenvolk der Deutschen in dem Augenblick, wo es sich als Einheit zu fühlen begönne, schutzlos den von der Seeseite erfolgenden Maßnahmen eines Kleinstaates ausgeliefert sei. Gleichzeitig wurden Geldsammlungen veranstaltet. Das in Stralsund gegründete Komitee begann sogleich mit dem Bau eines Kanonenbootes, dessen Kielstreckung am 7. Juni stattfand[21].

Dänemark besaß 4 große Dampfkorvetten; an Seglern verfügte es über 7 Linienschiffe zu je 66—84 Geschützen, 8 Fregatten zu je 40—48 Geschützen, 5 Korvetten zu je 20—26 Geschützen, 11 kleinere Schiffe und eine Ruderflottille von 78 Booten[22]. Solche Ruderkanonenboote hatten sich 100 Jahre früher in flachen Küstengewässern, wie den finnischen und schwedischen Schärengegenden und zwischen den dänischen Inseln bewährt. Im Zeitalter einer vorgerückten Technik mußten Kriegsfahrzeuge, die durch menschliche Muskelkraft vorwärts bewegt wurden, überlebt erscheinen[23]; in England wurden 1848 auch schon Versuche mit Dampfkanonenbooten angestellt, so daß der Ersatz der Ruderboote durch vollkommenere Fahrzeuge in naher Aussicht stand. Soweit es sich aber für Preußen darum handelte, mit möglichster Beschleunigung eine Seewehr zu schaffen, die der pommerschen Küste von Rügen bis zur Dievenow einigen Schutz gewährte, war es in Ermangelung vollkommenerer Vorbilder verständlich, daß man sich tatsächlich zum Bau solcher primitiven Boote entschloß. Der Bau war an ungleich einfachere Voraussetzungen personeller und materieller Art geknüpft, und die Bauzeit war erheblich geringer als die von größeren Fahrzeugen. Die Boote waren auch von seemännisch ungeschulter Mannschaft leicht zu bedienen; zu ihrer Führung waren keine Seeoffiziere von Beruf nötig[24], sie konnten in jeden Hafen einfahren. Dagegen fehlten in Preußen für den Aufbau einer Flotte aus größeren Schiffen alle Vorbedingungen. Ein derartiges Unternehmen hätte eine längere Reihe von Jahren in Anspruch genommen, und sein Beginn konnte an der strategischen Lage fürs erste wenig ändern[25].

---

15) Die deutsche Ostseeküste an die erste Deutsche Nationalversammlung in Frankfurt a. M. 2. V. 1848.
16) Stratz II, 255.
17) Die deutsche Ostseeküste an die erste Deutsche Nationalversammlung 2. V. 1848.
18) Altenburg 60.
19) a. a. O. 61.
20) Schäfer 9 Bär 4.
21) Koch: M. R. VI, 144.
22) Rintel.
23) Wangenheim an Auerswald 4. VIII. 1848 [9/1/1/2/1] Koch: M.-R. 144
24) a. a. O.
25) Batsch: M.-R. VIII. 291.

Aehnlich wie in Stralsund wurde auch von einem Stettiner Komitee[26] mit dem Bau von Kanonenbooten aus privaten Mitteln alsbald begonnen. Man legte hier 2 Jollen[27] auf Stapel.

Die Behandlung der Flottenangelegenheit wurde von dem Allgemeinen Kriegsdepartement (A.K.D.) des Kriegsministeriums übernommen. Das Dezernat lag in den Händen des Majors Bogun v. Wangenheim, des bisherigen Leiters der Ingenieurabteilung des Departements. Von Ende Mai an widmete sich Wangenheim vollständig den Marinefragen und bildete eine provisorische Marineabteilung innerhalb des Departements. Wangenheim, als Armeeoffizier bis dahin dem Seewesen vollkommen fernstehend, hat sich seiner Aufgabe nicht nur mit unbegrenztem Eifer, sondern auch bald mit bemerkenswerter Einsicht in die ihm bis dahin fremden Verhältnisse einer Flotte hingegeben[29]. Auf Seiten der Regierung betrieb man zuerst die Marineangelegenheit ohne große Eile. Am 23. Mai wurde endlich durch eine Kabinettsorder der Bau von Kanonenbooten genehmigt. Das bescheidene Programm der Kommission war vom Kriegsministerium noch weiter reduziert worden; die Order stellte 131 000 Taler zur Verfügung für den Bau von einstweilen 18 Schaluppen und 2 Jollen.

Das Problem des Seekriegs gegen Dänemark und der Gründung einer Flotte, wie es im Mai 1848 vorlag, wurde von Prinz Adalbert in einer auf Veranlassung des Kriegsministeriums verfaßten Denkschrift behandelt. Prinz Adalbert war besser als jeder andere dazu geeignet, an die Spitze der Flottenbewegung zu treten, war er doch der beste Kenner der einschlägigen Materien, den Deutschland — natürlich abgesehen von Oesterreich — aufzuweisen hatte, obwohl auch er kein Fachmann war. Er hatte aber aus persönlicher Vorliebe für das Seewesen in jahrelanger eingehender Beschäftigung mit allen Verhältnissen einer Kriegsflotte eine umfassende Sachkunde erworben, auf Grund deren er die aus der Lage der Dinge sich ergebenden Möglichkeiten für eine schnelle Seerüstung beurteilen konnte. Es kam der Sache besonders zustatten, daß er, aufs engste mit den preußischen Behörden zusammenarbeitend, das Vertrauen der vaterländischen bürgerlichen Kreise genoß. Er wurde daher auch zum Protektor sämtlicher in Preußen gebildeten Flottenkomitees gewählt.

In der Denkschrift legte er den Plan dar, der dänischen Blockade offensiv entgegenzutreten, und machte ausführliche Vorschläge über Zahl und Art der zu beschaffenden Kriegsfahrzeuge für eine als dauernde Einrichtung gedachte deutsche Flotte.

Zu dieser Zeit gab die Rivalität mit Hannover Preußen einen besonders lebhaften Antrieb, sich der Flottensache anzunehmen, denn die Nordseestaaten unter Führung Hannovers[30] machten ihrerseits Miene, vorbereitende Schritte zur Gründung einer deutschen Marine zu tun[31]. Es handelte sich darum, ihnen zuvorzukommen, ehe etwa eine gesamtdeutsche Instanz die Flottengründung in die Hand nehmen würde. In diesem Augenblick wollte dann Preußen an der Spitze der Flottenbestrebungen stehen; dadurch würde es sich deren maßgebende Beeinflussung für die Dauer sichern. Wenn die später zu schaffende zentrale deutsche Marinebehörde ihren Sitz in Berlin anstatt in einer der Hansestädte an der Nordsee erhalten würde, so war damit der Vormachtstellung Preußens in Deutschland ideell wie praktisch in hohem Maße gedient[32]). Daher schien es geraten, im Bundestag wie in der Nationalversammlung auf Förderung der Angelegenheit zu drängen und zu versuchen, Einfluß auf die diesbezüglichen Maßnahmen zu gewinnen. Wangenheim geht in seiner Denkschrift vom 10. Juni so weit, vorzuschlagen, Preußen solle schleunigst, ohne die Beschlüsse einer zentralen deutschen Marinebehörde abzuwarten, selbständig nach einem langfristigen Programm den Bau einer Hochsee-

---

[26]) Altenburg 46.

[27]) a. a. O. 48.

[29]) Koch: 24.

[30]) Bär 9 ff.

[31]) v. Patow namens des Handelsministeriums an das Kriegsministerium und das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten 25. VI. 48 (9/1/1/1/8)

[32]) Votum des Handelsministers Milde vom 26. VII. 48; Auerswald an Milde 25. VII. 48 [9/1/1/2/1]

[33]) Denkschrift über Errichtung einer Flotte, verfaßt von der Marine-Abteilung des A. K. D.

flotte beginnen; auf 5 Jahre sollten dafür je 2 Millionen Taler bewilligt werden. Das herzustellende Werk sollte ein einheitliches organisches Ganzes bilden und ohne Rücksicht auf etwaige anderweitige Flottengründungspläne in Deutschland geschaffen werden. Was dann mit dieser von Preußen geschaffenen Marine weiter geschehen sollte, konnte der zukünftigen politischen Entwickelung Deutschlands anheimgestellt bleiben. Sollte es binnen kurzer Zeit dahin kommen, daß die Kosten einer gemeinsamen deutschen Flotte auf die Einzelstaaten umgelegt würden, so schien nichts der Möglichkeit im Wege zu stehen, daß Preußen auch dann den Bau der geplanten Fahrzeuge in eigener Regie weiterführte, um sie dann in natura an Stelle eines Geldbeitrages abzuliefern. Von den 10 Millionen Talern sollten beschafft werden: 80 Kanonenschaluppen, 12 Dampfschiffe und 6 Segelfregatten, Danzig sollte zu einem Hauptkriegshafen ausgebaut werden. Der Vorschlag enthielt zwei Gesichtspunkte von grundsätzlicher Wichtigkeit: Erstens, daß Preußen, um die Konkurrenz der Nordseestaaten zu schlagen, unverweilt mit seinen Maßnahmen beginnen sollte; zweitens, daß es unabhängig von politischen Stimmungen und Ereignissen der Folgezeit den Bau einer Flotte durchführen sollte. Diesem ersten Flottengründungsentwurf stimmte nicht nur der Kriegsminister, sondern auch die Handelsminister und der Finanzminister rückhaltlos zu. Der Gedanke, daß der Staat Preußen für Rüstungen zur See spontan und auf die Dauer Opfer bringen sollte, hatte unter dem frischen Eindruck der verheerenden Blockadewirkungen festen Fuß in Preußen gefaßt.

Man hielt es also in Berlin für das wünschenswerteste, daß sich aus einer von Preußen gegründeten oder begonnenen Flotte als Kern durch Anschluß der übrigen deutschen Staaten an das Unternehmen eine größere gemeindeutsche Flotte entwickeln würde. Seit Mitte Juni schien aber auch die Möglichkeit eines anderen Verlaufs der Dinge ziemlich nahe gerückt. Am 16. Juni beschloß die Nationalversammlung in Frankfurt, 6 Millionen Taler[34] zur Begründung eines Anfangs für die deutsche Reichsflotte durch Matrikularbeiträge von den Bundesmitgliedern zu erheben. Seither drängte sich die Vorstellung auf, daß gleichzeitig, unabhängig voneinander, in Deutschland zwei Flotten geschaffen werden würden. Das Beispiel, das durch die Regelung des Heerwesens in der alten Bundesverfassung gegeben war, das Kontingentsystem, konnte zwar auf die Organisation einer Flotte nicht schematisch übertragen werden, da wohl eine ganze Reihe einzelstaatlicher Korps zu einer Armee zusammentreten konnten, eine Flotte aber in Krieg und Frieden eine unzerlegbare Einheit bildet, die dauernd unter einheitlicher Befehlsgewalt und Verwaltung stehen muß. Bei den Verhältnissen Deutschlands, dessen Nordküste von zwei getrennten Meeren gebildet wurde, war aber immerhin für zwei voneinander verhältnismäßig unabhängige Marinen Platz vorhanden. Die in Westdeutschland, dem Hinterland der Nordsee, lokalisierte Zentralgewalt und Preußen, dessen Küsten der Ostsee zugewendet waren, konnten eine Arbeitsteilung in dem Sinn vornehmen, daß jeder von beiden die Wacht des ihm zunächst liegenden Meeres übernahm. Tatsächlich haben in der Folge die von Frankfurt aus in der Nordsee und die von Berlin aus in der Ostsee unterhaltene Flotte mehrere Jahre lang völlig selbständig nebeneinander bestanden; aber dieser Zustand ist nicht durch Abrede herbeigeführt und niemals vertraglich sanktioniert worden, sondern er hat sich im Verlauf der Dinge auf Grund der naturgegebenen Verhältnisse entwickelt und eine Zeitlang als ein niemand befriedigendes Uebergangsstadium bestanden.

b) Die Aufstellung des Marinebataillons und die November-Uebungen[1].

Die geschilderten Flottengründungspläne waren zwar aufgekommen unter dem Druck der Not des Augenblicks; ihre Ausführung konnte aber während des laufenden Krieges eine Aenderung der strategischen Lage nicht mehr herbeiführen; sie hatten nur für einen zukünftigen Krieg Bedeutung; nebenher liefen die bescheideneren Rüstungen für den gegenwärtigen

[34]) Schäfer 10, Bär 17.

[1]) Ausführliche Schilderungen bei Koch: Preußens Ruderkanonenboote M.-R., 140—155. Batsch: Zur Vorgeschichte der Flotte IV. Die erste Flottille; M.-R. VIII, 289—299 und 385—407. Walther: Das erste Jahr der preußischen Marine, Deutsche Revue XXXIII, 326 f. f. Altenburg: Die Anfänge der preußischen Kriegsmarine in Stettin.

Feldzug. Die „Amazone" wurde auf das Gutachten Schröders hin, daß sie selbst mit einer gut einexerzierten Besatzung einem feindlichen Angriff kaum gewachsen sein würde, nur in Neufahrwasser stationiert, um im äußersten Notfall bei der Verteidigung der Hafeneinfahrt mitzuwirken; im übrigen behielt sie ihre nur durch einige Artilleristen und Infanteristen[2] verstärkte Friedensbesatzung und blieb dem Handelsministerium unterstellt. Auch der „Preußische Adler" wurde noch nicht in Anspruch genommen. Der Regierungsdampfer „Königin Elisabeth" wurde im April, mit einigen ganz leichten Geschützen ausgerüstet, im Greifswalder Bodden stationiert, ein zweiter leicht armierter Dampfer bei Hiddensee[3].

Auf Grund der Kabinettsorder vom 23. Mai wurden einstweilen nur die Probeboote in Auftrag gegeben[1]. Diese sollten nach ihrer Fertigstellung Fahr- und Schießübungen abhalten zwecks Feststellung des geeignetesten Typs.

Entgegen den Erwartungen Wangenheims stellte es sich heraus, daß an die Versammlung der Flottille vor Ende Oktober nicht gedacht werden konnte; tatsächlich verging nahezu das erste Drittel des November, ehe die Uebungen beginnen konnten. Damals waren bereit: das in Stralsund gebaute Kanonenboot, von den Bürgern Strelasund getauft, das als erstes von allen Fahrzeugen am 10. August vom Stapel gelaufen war[5], die Stettiner Jollen, die ihm am 30. August gefolgt waren[6], die beiden Jollen Nr. 5 und 6 und die Schaluppen Nr. 2, 3, 4 und 6, also insgesamt 9 Boote. Verschiedene Komitees, die gleich denen in Stralsund und Stettin mit dem Bau eigener Boote hatten beginnen wollen, waren beschieden worden, das Ergebnis der Uebungen abzuwarten[7].

Der Waffenstillstand mit Dänemark war indessen bereits am 26. August zu Malmö abgeschlossen worden.

Der wichtigste Teil der Vorbereitungen zu den Uebungen bestand in der Heranziehung der nötigen Mannschaften. Die Marineabteilung beschloß im Juli, als organisatorischen Rahmen für die zur Besatzung der Boote bestimmten Mannschaften in Stettin ein Marinebataillon zu errichten[8]. Dieses Bataillon sollte dann auch im nächsten Jahr den Sammelpunkt für die Besatzung aller gegen Dänemark aufzubietenden Seestreitkräfte abgeben. Als Führer der Sektionen und der einzelnen Boote kamen Schiffer- und Steuerleute aus der Handelsmarine in Frage[9]. Ferner brauchte man für jedes Boot einige Berufsmatrosen. Der zur Bedienung der Geschütze und zum Rudern bestimmte überwiegende Teil der Besatzung brauchte nicht aus eigentlichen Seeleuten zu bestehen, es war aber wünschenswert, daß die dazu herangezogenen Leute mit dem Wasser vertraut waren. In Betracht kamen daher vor allem die Berufsgruppen der Küsten- und Binnenfahrer, der See- und Haff-Fischer. Die Geschützmannschaften waren von der Heeresartillerie zu stellen, möglichst aus Angehörigen der genannten Berufe. Was die Matrosen und die Masse der Ruderer betraf, so nahm man in erster Linie die Einstellung von Freiwilligen mit verschieden bemessener Dienstverpflichtung in Aussicht. Man rechnete darauf, daß angesichts der anhaltenden Beschäftigungslosigkeit der Matrosen infolge Stilliegens der Schiffahrt Freiwillige in beträchtlicher Zahl aus Seefahrerkreisen sich melden würden. Den Rest des Mannschaftsbedarfs gedachte man zu decken aus den Kategorien der Rekruten, der aktiv dienenden oder zur Reserve entlassenen Mannschaften[10].

Man sah sich auf freiwillige Meldungen deswegen angewiesen, weil das Prinzip der allgemeinen Wehrpflicht mit Rücksicht auf die seefahrende Bevölkerung wesentliche Einschränkungen erfahren hatte[11]. In früheren

---

[2]) Koch: M.-R. IV, 203.
[3]) Wangenheim an Prinz Adalbert 20. IV. 48 [14/1/1/1]
[4]) Wangenheim an die Armee-Abteilung 13. IV. 48 [9/4/2/1/1]
Wangenheim an das Handelsministerium 15. VII. 48.
[5]) Koch: M.-R. VI, 145.
[6]) a. a. O. 146/47.
[7]) Wangenheim an Handelsministerium 15. VII. 48.
[8]) Wangenheim an Handelsministerium 28. VII. 48
[9]) Pr. Adalbert an A. K. D. 4. VIII. 48.
Batsch: Admiral Prinz Adalbert 158/59.
[10]) Promemoria Wangenheims 25. VIII. 48.
[11]) Batsch: M.-R. VII, 887 ff.

Zeiten waren viele preußische Seeleute, bevor sie ins gestellungspflichtige Alter kamen, von den Handelsschiffen in auswärtigen Häfen desertiert, um der Einziehung zum Militär zu entgehen[12]; denn die Seeleute waren dem harten Zwange des Soldatenlebens durchaus abgeneigt. Durch ihr Gewerbe besaßen sie vollkommene Freizügigkeit. Da ein befahrener in allen Zweigen des Schiffsdienstes ausgebildeter Vollmatrose damals überall in der Welt eine gesuchte Kraft war, so waren sie, um ihren Erwerb zu finden, nicht an das Heimatland gebunden. Bei der preußischen Handelsschiffahrt, die geringere Heuern bezahlte als die anderen Länder, entstand durch die Desertionen großer Mannschaftsmangel, zumal die Desertierten der heimischen Schiffahrt für die Dauer ihres Lebens verloren gingen. Schon im Jahre 1817 wurde daher die Verfügung erlassen, daß die Fahrt auf preußischen Handelsschiffen nach außereuropäischen Meeren dem Militärdienst gleich geachtet werden sollte, dergestalt daß, wer bei der Musterung drei Jahre Fahrzeit nachweisen konnte, vom Militärdienst befreit war; außerdem wurden Matrosen bei der regulären Musterung in dem Jahre, in dem sie das 20. Lebensjahr vollendeten, auf Wunsch 3 Jahre zurückgestellt, um sich inzwischen freifahren zu können. Später wurde das Privileg des Freifahrens auch auf Fahrten innerhalb Europas, nur unter Ausschluß der Ostsee, ausgedehnt[13], und jeweils, wenn es abgelaufen war, auf einige weitere Jahre verlängert.

Falls man größere Streitkräfte zur See aufstellen wollte, mußte man aber über die seefahrttreibende, bisher privilegierte Bevölkerung restlos verfügen können[14]. Die erwähnten Bestimmungen über das Freifahren hatten nun zwar zufällig durch Ablauf der Geltungsfrist im März 1848 ihre Kraft verloren und die Matrosen im wehrpflichtigen Alter waren, soweit sie sich bis zu diesem Termin nicht freigefahren hatten, formell wieder einziehungsfähig. Tatsächlich aber hatte man sie, da die Gründe, die zu der Privilegierung geführt hatten, nicht weniger als früher vorhanden waren, im Genuß ihrer bevorrechtigten Stellung belassen, indem man sie bei der Frühjahrsmusterung 1848 in derselben Art wie in den vorhergehenden Jahren geschont hatte. An Seeleuten standen also als Konskribenten, aktive Heeresangehörige und Reservisten nur die wenigen zur Verfügung, die von ihrem Recht nicht Gebrauch gemacht hatten.

Ein Major Gaede erhielt den Auftrag, im Zusammenwirken mit dem General-Kommando des 2. AK. in aller gebotenen Eile das Marine-Bataillon in Stettin aufzustellen. Er traf hier am 25. Sepember ein. Stettin empfahl sich zum Stationsort vor anderen Städten Pommerns durch seine geschützte Lage, die Geräumigkeit seines Hafens, die Fülle der dort vorhandenen Hilfsmittel. Dort befanden sich Werften, Stapelplätze von Bauholz, Kasernen und die Intendantur des II. Armeekorps.

Die Lohnsätze für die Mariniers waren sehr gering, so daß das Bataillon keine große Anziehungskraft auf Freiwillige ausüben konnte[15]. Dazu kam, daß die Teilnahme an Uebungsfahrten mit derartigen Booten bei kaltem stürmischem Herbstwetter auf See schwere Strapazen mit sich brachte.

Als Sammelplatz für alle zur Ausrüstung von Fahrzeugen und Mannschaften nötigen Materialien wurde ein Marinedepot unter der Direktion Gaedes errichtet[16].

Am 29. September forderten das Generalkommando des II. Armeekorps und der Oberpräsident von Pommern in der Stettiner Zeitung die Seeleute zum freiwilligen Eintritt in das Marinebataillon auf. Den Seeleuten, die sich noch nicht freigefahren hatten, sollte ein Dienstjahr in der Küstenflottille ebenso angerechnet werden, wie die Fahrzeit auf Handelsschiffen außerhalb der Ostsee.

Schiffer und Steuerleute, die bereit waren, als Befehlshaber der Boote, bzw. der aus je 2—3 Booten bestehenden Sektionen zu fungieren, meldeten sich bald in genügender Zahl, die Komplettierung des Etats an „Mariniers" machte jedoch nur langsame Fortschritte[17]. Der Fehlbedarf war im Verhältnis zu dem erforderlichen Gesamtbestande noch gegen Ende

[12]) a. a. O. 894.
[13]) Batsch: M.-R. VII, 889 ff.
[14]) General-Kommando des II. Armeekorps an Kriegsministerium 3. XI. 1848 [(9/4/2/1/1)
[15]) General-Kommando II an Kriegsministerium 3. XI. 48 [9/4/2/1/1]
[16]) Altenburg 62.
[17]) Koch: M.-R. VI, 151.

Oktober außerordentlich groß. Von außerhalb Pommerns geeignete Mannschaften heranzuziehen, verbot sich wegen der Reisekosten. So blieb kein anderer Ausweg, als daß auf Befehl des General-Kommandos geschlossene Abteilungen aus aktiven Truppenteilen ohne Rücksicht auf den Zivilberuf der betroffenen Leute aushilfsweise für die Zeit der Uebung auf die Boote geschickt wurden. Im übrigen zog man sogar einzelne Landwehrleute zum Marinebataillon ein.

Die Schaluppen Nr. 2, 3 und 4 liefen in Stettin am 20. Oktober vom Stapel, während Nr. 5 infolge eines Streiks der Zimmerleute nicht mehr fertig geworden war[18]. Die in Berlin gebauten Fahrzeuge, d. h. die Schaluppe Nr. 6 und die Jollen Nr. 5 und 6 wurden durch den Finowkanal nach Stettin geschleppt und kamen dort Ende Oktober an.

Die 8 nunmehr in Stettin versammelten fertigen Boote verließen die Stadt am 5. u. 6. November, um im Greifswalder Bodden bei der Insel Vilm Fahr- und Schießübungen abzuhalten. Als Führerschiff bei den Uebungen war die „Amazone" unter Leitung ihres bisherigen 1. Offiziers, des Leutnants Jachmann, zur Verfügung gestellt worden[19]. Der Befehl über die Flottille war Schröder übertragen worden[20]. Wangenheim bezeigte seine weitgehende persönliche Teilnahme für das Marinewesen dadurch, daß er an Bord der „Amazone" den Manövern beiwohnte[21]. Desgleichen nahmen an den Uebungen Major Gaede und weitere 10 Armeeoffiziere teil. Das gesamte Geschwader einschließlich der Strelasund vereinigte sich am 8. November zu Lauterbach; am 9. nahmen die Uebungen ihren Anfang. Der Jahreszeit entsprechend, herrschte äußerst rauhes Wetter, die Mannschaften hatten schwer zu leiden und der Krankenstand steigerte sich von Tag zu Tag. Die Uebungen mußten daher nach zehntägiger Dauer abgebrochen werden; die wichtigsten Erfahrungen, auf die man es abgesehen hatte, waren jedoch gewonnen worden[22]. Die Jollen waren völlig seeuntauglich[23] und nur in Flußmündungen und ähnlichen Gewässern zu verwenden. Der weitere Bau von Jollen wurde unterbunden.

Am 19. November verließ die Flottille wieder den Hafen von Lauterbach; die „Amazone" kehrte nach Danzig zurück, die Boote wurden nach Stettin geschleppt.

Nach Beendigung der Uebungen kehrten die aushilfsweise abgegebenen Abteilungen der Füsiliere, Artilleristen und Pioniere zur Truppe zurück[24]. Diejenigen Freiwilligen, die sich nur für die Dauer der Uebungen verpflichtet hatten, wurden entlassen. Zurück blieb ein Bestand von 130 Mariniers[25].

c) Preußen ordnet sich dem Reich unter.

Mangels einer Reichsmarinebehörde hatte der erwähnte Beschluß der Nationalversammlung vom 16. Juni, 6 Millionen Taler für eine Reichsflotte von den Bundesmitgliedern zu erheben, einstweilen keine weiteren Folgen. Auch von Seiten der Nordseestaaten geschah nichts Ernstliches für die Flotte.

Trotz des Drängens Wangenheims[1] wurde diese günstige Lage von der preußischen Regierung nicht ausgenutzt, um sich einen Vorsprung zu verschaffen. Erst in einer Sitzung am 23. August billigte der Ministerrat die Denkschrift vom 10. Juni, und erst am 5. September erging die Kabinettsorder, welche die für den Beginn der vorgeschlagenen Maßnahmen angeforderten 400 000 Taler bewilligte. Die Beschaffung, Ausrüstung, Bemannung und Verwendung der Küstenflottille wurde dem Kriegsministerium überwiesen, die Einrichtung der Marineabteilung erhielt die königliche Bestätigung. Eine beratende Kommission sollte zusammentreten; der Bau von 27 weiteren Schaluppen über das Programm vom 23. Mai hinaus wurde angeordnet.

---

[18]) Koch: M.-R VI, 147.
[19]) Koch: M.-R. VI, 152.
[20]) a. a. O. 153.
[21]) Wangenheim an die Räte Brese und Österreich 4. XI. 48 [14/1/1/1/1] Wangenheim an Prinz Adalbert 16. XI. 48 [9/1/1/6/1]
[22]) Zusammenstellung der Resultate der bei Lauterbach abgehaltenen Übungen
[23]) a. a. O. [12/2/1/1/2]
[24]) Rapport Gaedes 25. XI. 48.
[25]) Gaede an Generalkommando II 23. XI. 48 (9/4/2/1/1)
[1]) Wangenheim an Handels-Ministerium 22. VI. 1848 [9/1/1/1/8]

Die Kommission trat am 3. Oktober zusammen; sie war gegenüber der im April tagenden Körperschaft durch Hinzuziehung einiger Industrieller als Sachverständige verstärkt. Ihre Vorschläge gingen darauf hinaus, eine Flotte zu schaffen, die imstande wäre, sich selbständig den Weg in die Nordsee zu bahnen. Der Dänholm bei Stralsund und der Hafen von Swinemünde sollten als Stützpunkte der Flotte ausgebaut werden[2].

Die Forderung des Kriegsministeriums, in den Etat von 1849 für Marinezwecke die Summe von 2 Millionen Talern einzustellen, wurde vom Finanzministerium genehmigt[3].

Ende September 1848 ging indes das in Frankfurt gegründete Reichshandelsministerium dazu über, die auf Errichtung einer deutschen Flotte zielenden Beschlüsse der Nationalversammlung auszuführen. Man forderte die erste Rate der beschlossenen Matrikularumlage in Höhe von 3 Millionen Talern ein; auf Preußen entfielen davon 903 000 Taler. Reichshandelsminister war der Senator Duckwitz aus Bremen[1], also ein Mann aus der mit Preußen konkurrierenden Gruppe der Nordseestaaten. Die Frankfurter Gründung trat nun mit dem Anspruch auf, Preußen die Initiative aus der Hand zu nehmen.

So sah man sich in Berlin kurz nach dem Zusammentritt der Marinekommission und deren erwähnten Beschlüssen vor eine neue Lage gestellt, welche die Beantwortung der folgenden Fragen erforderte:

1. Soll Preußen etwa doch auf die Bildung einer eigenen preußischen Marine verzichten?
2. Will Preußen sein Kontingent zur Seemacht in Geld oder doch in selbstgebauten und selbstbemannten Schiffen stellen?
2. Sollen sämtliche Schiffe der zu errichtenden Flotte deutsches oder soll ein Teil davon preußisches Eigentum sein?
4. Soll die gesamte Marine der deutschen Zentralgewalt direkt und ausschließlich unterworfen sein oder soll Preußen über einen Teil davon in einer näher festzustellenden Größe verfügen dürfen?

Auf Beschluß des Staatsministeriums[5], im Widerspruch zu den Forderungen der Marinekommission, bestimmte die Kabinettsorder vom 24. Oktober, daß die unter Mithilfe Preußens zu schaffende Marine eine rein deutsche, unmittelbar der Zentralgewalt unterworfene sein sollte[6]. Preußen sollte grundsätzlich seinen Beitrag in barem Gelde den Reichsbehörden zur freien Verfügung stellen[7], mit der Einschränkung, daß man die bereits beschafften und noch bis zum Frühjahr zu beschaffenden Verteidigungsmittel dem Reich zur Uebernahme in seine Verwaltung anbot und die Annahme der Fahrzeuge als einmaligen Naturalbeitrag forderte[8]. Die dafür aufgewendeten Summen sollten von dem ersten Beitrage Preußens zur Flottenumlage abgezogen werden. Duckwitz ging auf diese Bedingungen bereitwillig ein und bat nur darum, diesen Abzug erst bei Zahlung der zweiten Rate eintreten zu lassen[9], da von der Reichsmarineverwaltung notwendig binnen kürzester Zeit sehr beträchtliche Ausgaben zu leisten wären. Preußen behielt sich im übrigen vor, über seine matrikularmäßige Verpflichtung hinaus neuerdings selbst maritime Streitkräfte aus eigenen Mitteln zu beschaffen[10], falls es dies für seine Handels- und Schiffahrtsinteressen für richtig erachtete. Durch diesen Beschluß wurden die Aussichten auf eine eigene preußische Kriegsflotte stark herabgemindert. Tatsächlich trat auch in den auf die Schaffung einer preußischen Hochseeflotte gerichteten Bemühungen eine halbjährige Unterbrechung ein.

---

[2]) Protokoll der Verhandlungen der Marine-Kommission am 3. und 4. X. 1848 (14/1/1/A/1/1)
[3]) Bär 20. Votum des Finanzminister Hannemann 20. VI. 48 (9/1/1/2/1)
[4]) Schäfer 11; Bär 21.
[5]) Dönhoff an Prinz Adalbert 19. X. 1848 (9/1/1/6/1)
[6]) Bär 20 f.
[7]) Camphausen an Dönhoff 8. XI. 48 (9/1/1/6/1)
[8]) v. Bülow an Camphausen 3. XI. 48.
[9]) Duckwitz an Camphausen 13. VIII. 48 (9/1/1/6/1)
[10]) Schäfer 15.

Bei den Einleitungen zur Aufstellung der Küstenflottille hingegen ließ man sich zunächst nicht stören; man erregte damit aber in Frankfurt großes Mißtrauen[11] hinsichtlich der loyalen Einhaltung der gemachten Zusagen.

Die Reichsmarineverwaltung setzte zur Beratschlagung über die zahlreichen offenen Probleme in Frankfurt ebenfalls eine Marinekommission ein[12]; in diese wurden auch die führenden Mitglieder der Berliner Kommission berufen: Prinz Adalbert, Wangenheim und Schröder, ersterer als Vorsitzender dieser Kommission[13]. Die Berliner Kommission hatte bei dieser Lage der Dinge ihre Bedeutung größtenteils verloren und beschränkte in der Folge ihre Tätigkeit auf die Erforschung der Hafenfrage[14].

1 8 4 9

a) Preußen kehrt zur Selbständigkeit zurück.

Während des Winters fanden Verhandlungen mit Dänemark statt, von denen man in Preußen hoffte, daß sie den Frieden herbeiführen, zum mindesten den Wiederausbruch der Feindseligkeiten verhindern würden.

Duckwitz, der von Preußen den Anteil an der ersten Beitragsrate in voller Höhe erhalten hatte, aber von vielen anderen Staaten, zumal von Oesterreich im Stich gelassen worden war, wünschte von Preußen bei der Erhebung der zweiten Rate wieder eine möglichst hohe Summe in bar zu erhalten.

Unter Berufung auf das Gutachten einiger Fachleute erklärte er, daß die Ruderkanonenboote veraltete nutzlose Instrumente seien, die die Herstellungskosten nicht lohnten, und er forderte Preußen auf, von dem weiteren Bau solcher Boote abzusehen, das dafür bestimmte Geld aber in bar zum Reichsmarinefonds einzuzahlen und nicht von dem auf Preußen entfallenden Anteil an der zweiten Rate der Matrikularumlage abzuziehen. Er versprach, seinerseits über 30 teils bereits fertige, teils im Bau begriffene Boote für die Ostsee zur Verfügung zu stellen. Preußen hingegen bestand auf den früher mit dem Reichsminister getroffenen Abmachungen und schickte sich an, das beabsichtigte Bauprogramm auszuführen.

Preußen hatte im Herbst 1848 darauf verzichtet, seine Mittel für den selbständigen Flottenbau zu reservieren, zu dem Zweck, eine Konzentration aller Kräfte Deutschlands auf eine große einheitliche Flotte zu ermöglichen. Da nun die Frankfurter Flotte dem preußischen Einfluß fast ganz entzogen war, bedeutete die Ueberlassung der für Flottenzwecke bereitzustellenden Mittel an das Reich für Preußen ein namhaftes Opfer. Wenn sich aber ein großer Teil der deutschen Staaten weigerte, den Beitrag zu den Umlagen zu zahlen, bestand die Aussicht, daß die zu gründende Flotte überwiegend aus den Mitteln Preußens errichtet, daher nicht wesentlich umfangreicher und stärker werden würde als eine von Seiten Preußens allein und selbständig ins Leben gerufene Seemacht. Unter diesen Umständen lohnte sich das Opfer für Preußen nicht recht. Zudem war in Berlin indessen das Ministerium Pfuel durch das Ministerium Brandenburg ersetzt worden. Die neue Regierung war wenig geneigt, über den eingezahlten Anteil Preußens an der ersten Rate der Umlage hinaus weitere Zahlungen für die deutsche Flotte zu leisten. Duckwitz forderte nun zum 1. März 1849 die Zahlung der zweiten Rate ohne jeden Abzug in bar. Er verleugnete die Abmachung bezüglich der von Preußen auf die zweite Rate zu leistenden Naturrallieferungen und sprach für seine Flotte den Verzicht auf jede Verstärkung durch die preußischen Fahrzeuge aus. Preußen wiederum behauptete, seine sämtlichen Vorkehrungen zum Schutz der Küste stellten einen Bestandteil der deutschen Seewehr-Einrichtung dar und stünden den Reichsbehörden zur Verfügung, sobald sie die Verwaltung und Unterhaltung des Geschaffenen übernehmen wollten. Die preußische Regierung stellte eine Rechnung in Höhe von 1 270 000 Talern über ihre Sachleistungen auf[2]; darin waren aufgeführt: Der Bau von 39

---

[11]) v. Bülow an den Handelsminister 17. XI. 48 (9/1/1/6/1)

[12]) Schäfer 11.

[13]) Duckwitz an Prinz Adalbert 5. XI. 48 (9/1/1/6/1)

[14]) Mitglieder der Berliner Marine-Kommission an Prinz Adalbert 25. X. 48 [(9/1/1/6/1)

[1]) Bär 76.

[2]) Bär 75.

Schaluppen und 4 Jollen, deren Ausrüstung, Armierung und Munitionsausrüstung, die Aufstellung des Stettiner Marinebataillons und die Herstellung von Küstenbefestigungen, die Ausrüstung des „Preußischen Adlers", der „Amazone" und einiger weiterer Hilfsdampfschiffe. Daraus, daß der Endbetrag der Rechnung den preußischen Anteil an der zweiten Rate — wieder 903 000 Taler — erheblich überstieg, wurde gefolgert, daß Preußen bereits seinen Verpflichtungen nachgekommen sei und Barzahlungen auf diese Rate ablehnen müsse.

Bald wandte man sich in Preußen endgültig und gründsätzlich von der Richtung ab, die seit dem Beschluß vom Oktober 1848 eingeschlagen worden war; man nahm, zunächst seitens des Kriegsministeriums, seit dem Frühjahr 1849 wieder die selbständige Gründung einer Flotte in Aussicht; man beschloß, keinesfalls für Marinezwecke verfügbare Mittel mehr für eine andere als die eigene Flotte zu verwenden. Nach außen hin gab man sich jedoch, solange noch ein Reichsministerium existierte, den Anschein, an dem Standpunkt der Oktoberbeschlüsse festzuhalten.

Oesterreich hatte es von vornherein ausdrücklich abgelehnt, Beiträge für eine gemeindeutsche Flotte zu leisten; andere Staaten hatten die Aufforderung vollkommen ignoriert. Durch Preußens Abwendung verlor die Sache der Frankfurter Flotte ihren Rückhalt in ganz Deutschland mit Ausnahme der Nordseestaaten. Hannover mit seinem Anhang allein war aber nicht imstande, die Mittel für eine ansehnliche Flotte aufzubringen. Die Zukunftsaussichten für das Norseegeschwader waren also bereits jetzt fast vollständig vernichtet. Preußen stellte übrigens dem Reichsministerium sogleich noch weitere Leistungen für die deutsche Flotte in Aussicht: Es wollte unter Zuhilfenahme privatim gesammelter Geldmittel einen Dampfaviso auf eigene Kosten bauen. Tatsächlich plante Wangenheim damals, als ersten Punkt des Bauprogramms zwei derartige kleinere Dampfschiffe, allerdings für die preußische Flotte, herstellen zu lassen. Duckwitz wurde gebeten, die dazu nötigen Zeichnungen, wie sie sich im Besitz der Frankfurter Marineabteilung befanden, zu diesem Zweck zur Verfügung zu stellen. Trotz allen Drängens erreichte Preußen die Aushändigung der Pläne nicht. Der Bau der Avisos kam einstweilen nicht zustande.

Die Rücksichtnahme auf die maritimen Bestrebungen der Reichsgewalt, der Entschluß vom Herbst 1848, auf selbständiges Vorgehen zu verzichten, hat die Wirkung gehabt, daß der preußischen Flotte bis zum Ende des Etatsjahres 1849 nur Nachtragskredite pro 1848 in Höhe von 1 270 000 Talern zugeflossen sind anstatt der bereits bewilligten 2 000 000 Taler.

Als man sich im Frühjahr 1849 wieder für eine eigene Flotte entschied, blieb angesichts der noch immer über die zukünftige staatliche Organisation Deutschlands herrschenden Unklarheit die Frage offen, ob die preußische Flotte sich nicht doch später einmal zu einer Einrichtung einer Preußen übergeordneten politischen Einheit entwickeln, ob nicht etwa das inzwischen entstandene Nordseegeschwader mit ihr in Zukunft einmal vereinigt werden würde. Um die zunächst nötigen Schritte zu tun, brauchte man jedoch diese Frage nicht zu lösen. Wangenheim forderte im Mai 1849 im Einklang mit den von der Kommission ausgearbeiteten Entwürfen die alsbaldige Beschaffung von 2 Segelfregatten, 2 Dampfkorvetten und 2 Dampfavisos als Anfang einer Flotte und die baldige Einrichtung von Swinemünde zum Hauptkriegshafen. Einstweilen traten aber solche auf weite Sicht gehenden Pläne zurück hinter die Sorge um die unmittelbar drohenden Gefahren.

b) Die Rüstungen und der Feldzug zur See 1849.

Gemäß den im Winter 1848/49 von der Marineabteilung ausgearbeiteten Plänen sollte im Frühjahr 1849 eine aus 4 Divisionen zu je 3 Sektionen zu je 3 Schaluppen bestehende Küstenflottille an der pommerschen Küste aufgestellt werden. Jeder Division sollten 3 Dampfschiffe als Schlepper und ein Transportschiff zugeteilt werden, die erste Division war nach diesen Plänen durch die Jollen Nr. 3—6 als 4. und 5. Sektion zu verstärken. Die alten Danziger Jollen blieben an ihrem bisherigen Standort und außerhalb des Rahmens der Flottille. Der „Preußische Adler", mit 4 Geschützen ausgerüstet, war zum Führerschiff der gesamten

Flottille ausersehen. Die „Amazone", die als Verstärkung für die Flottille dienen sollte, trat laut Kabinettsorder vom 1. März 1849 in das Ressort des Kriegsministeriums über, denn sie war dazu bestimmt, nunmehr endgültig als Kriegsschiff in Dienst gestellt zu werden. Für jede Division war ein Post- oder Handelsdampfer, ganz leicht bewaffnet, als Führerschiff vorgesehen. Die Anzahl der überhaupt zu bauenden Schaluppen wurde endgültig auf die zur Komplettierung der 4 Divisionen erforderlichen 36 Stück beschränkt. Im Jahre 1848 waren die Schaluppen Nr. 1—7 gebaut worden, Nr. 5 und 7 waren in der Zeit zwischen den Herbstübungen und dem Frühjahr fertiggestellt worden. Daher war noch der Bau von 29 Schaluppen erforderlich. Etwa Ende Januar oder Anfang Februar 1849 wurden 27 davon in Auftrag gegeben, da angesichts des Standes der Verhandlungen mit Dänemark keine Aussicht mehr bestand, einen neuen Waffengang im Frühjahr zu vermeiden.

Der Bedarf an Mannschaften für die Flottille belief sich auf weit über 2000, darunter sollten mindestens einige Hundert wirkliche Seeleute sein[1]. Man mußte daher jetzt unbedingt über die gesamte seefahrttreibende Bevölkerung verfügen können. Die Bestimmungen über die bedingte Befreiung der Matrosen von der Wehrpflicht standen der Ausführung der Mobilmachungspläne im Wege. Man stellte nun im Kriegsministerium fest, daß diese Bestimmungen ihre Rechtskraft bereits verloren hatten und es eines gesetzgeberischen Aktes nicht bedurfte, um die Matrosen zwangsweise heranzuziehen[2]. Durch eine öffentliche Bekanntmachung im Februar 1849[3] wurde die Vergünstigung für erloschen erklärt und angekündigt, daß die Seeleute von nun ab der gewöhnlichen Aushebung nach Maßgabe des Bedarfs der Marine unterliegen würden. Bei der Frühjahrsmusterung erging Anweisung an die Bezirksbehörden, alle Angehörigen der mit dem Wasser vertrauten Bevölkerungsgruppen der Marine zuzuweisen.

Der Waffenstillstand war vom 26. August 1848 an auf 7 Monate befristet worden, lief mithin am 26. März 1849 ab. Die Dänen kündigten 4 Wochen vorher an, daß sie zu diesem Zeitpunkt die Feindseligkeiten wieder aufzunehmen gedächten. Darauf traf das preußische Kriegsministerium die erforderlichen Maßnahmen für den Küstenschutz selbständig, ohne auf weitere Mitteilungen aus Frankfurt zu warten"[4].

Die Seeleute, die zur Zeit der Geltung der fraglichen Verordnung bereits 3 Jahre Fahrzeit zurückgelegt hatten, konnten nicht eingezogen werden. Die übrigen Seeleute waren nunmehr verpflichtet zu dienen für so lange Zeit, wie dem einzelnen an 3 Jahren Fahrzeit fehlte. Der Altersstufe nach kamen in Frage Angehörige der bei den Musterungen des Jahres 1849 konkurrierenden Geburtsjahrgängen 1825—1829[5]. Den Kapitänen und Steuerleuten aus der Handelsmarine, die im Herbst 1848 die Schaluppen befehligt hatten, hatte man damals zwar die disziplinarische Gewalt von Offizieren, aber den Rang von Unteroffizieren verliehen. Nunmehr schuf man für sie die Charge der Auxiliaroffiziere im Range der Sekondeleutnants der Armee. Die nächsthöheren Grade bei der Marine waren die Leutnants zur See 2. Klasse im Range von Premierleutnants der Armee und demnächst die Leutnants zur See 1. Klasse im Range von Hauptleuten[6].

Die Kabinettsorder vom 1. März 1849 übertrug dem Comodore Schröder den Befehl und dem Prinzen Adalbert den Oberbefehl über die sämtlichen preußischen Kriegsfahrzeuge.

Da es sich in diesem Jahre im Gegensatz zum Vorjahr darum handelte, die Boote dem Feind gegenüber zu stellen, legte man gesteigerten Wert darauf, die Bemannung möglichst ausschließlich der mit dem Wasser vertrauen Bevölkerung zu entnehmen. Deswegen und weil der Bedarf größer war als im Vorjahr, mußte man die Beschränkung auf den Bezirk des 2. AK. fallen lassen und auch die übrigen Küstenstriche heranziehen.

---

1) Nachweisung über den Bedarf an Offizieren, Unteroffizieren pp., bearbeitet von der Marine-Abteilung, datiert vom 20. I. 49 (9/4/2/1/2)
2) A. K. D. an Wangenheim 11. XII. 48 (9/4/1/1/1)
3) Amtsblatt Stettin 2. II. 49 (9/4/1/1/1)
4) Kriegsministerium an König Friedrich Wilhelm 28.II.49 (9/4/2/1/2 u. 9/1/1/6/1)
5) Ministerium des Innern an Kriegsministerium und Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten 16. IV. 49 (9/4/1/1/1)
6) Allerhöchste Kabinetts-Ordre 9. III. 49 (9/4/2/1/2)

Zunächst hatte man die aktiv dienenden und die bei der Ersatzgestellung dieses Jahres konkurrierenden Angehörigen dieser Bevölkerung zur Verfügung. Darüber hinaus waren Freiwillige sehr erwünscht. Der Anreiz, den man diesen durch die Besoldung bot, war aber wieder außerordentlich gering. Die Gesamtbezüge eines Mariniers 3. Klasse z. B. wurden auf 3 Taler 22 Sgr. 5½ Pfg. im Monat festgesetzt.

Als die freiwilligen Meldungen von Matrosen allzu spärlich erfolgten, erließ der Oberbefehlshaber Prinz Adalbert selbst am 18. April einen Aufruf an die schiffahrttreibende Bevölkerung Preußens zum freiwilligen Eintritt in die Marine. Er sicherte den Seeleuten zu, daß keineswegs die Absicht bestände, sie als „Soldaten" an Bord der Kriegsfahrzeuge zu gebrauchen, daß sich vielmehr ihre Obliegenheiten lediglich auf den Matrosendienst beschränken würden, wie er an Bord der Kriegsschiffe anderer Nationen verlangt würde. Diese Regelung geschah nicht allein aus Zweckmäßigkeitsgründen, sondern sie entsprach den persönlichen Ueberzeugungen des Prinzen auf Grund seiner Einsicht in die Unterschiede zwischen dem Dienst des Matrosen und des Soldaten.

Nach der Kündigung des Waffenstillstandes schloß das Kriegsministerium auch die Lieferungsverträge für die beiden noch fehlenden Schaluppen ab. Diese eingerechnet, belief sich die Zahl der staatlicherseits gebauten Schaluppen auf 35. Die Baukosten für die restlichen 3 von den 38 im Jahre 1848 bewilligten Schaluppen wurden eingespart, ebenso die Kosten für die ungebaut gebliebenen von den damals bewilligten Jollen.

Die Rüstungen wurden in zwei Abschnitte zerlegt, deren einer die Mobilisierung der fertigen 11 Boote umfaßte, während es sich bei dem zweiten um die Komplettierung der vorgesehenen Flottille handelte[7]. Vorerst im März wurde nur der erste Abschnitt in Angriff genommen, während der Beginn der Ausführung des zweiten Teils solange vertagt wurde, bis es zweifelsfrei feststehen würde, daß die Dänen zu einem ernsthaften Feldzug entschlossen wären.

Am 22. März gingen die 4 Jollen als erste Streitkräfte an die Front ab[8]. Sie wurden in den Mündungen der Peene und der Dievenow stationiert[9]. Die „Amazone", die in Danzig lag, vervollständigte ihre Bemannung[10] und ging in der zweiten Hälfte des März nach Swinemünde. — Für die zweite Staffel der Rüstungen wurden vorerst nur die Pläne entworfen.

Nachdem der Waffenstillstand am 26. März ein Ende genommen hatte, erklärte am 5. April der dänische Befehlshaber Swinemünde mit sofortiger Wirkung für blockiert. Gleichzeitig wurde die Blockade über Kammin, Wolgast, Greifswald, Stralsund und Rostock eröffnet[11], eine Woche später wurde sie auch auf Danzig und Pillau ausgedehnt.

Auf der Nachricht von der Blockade hin befahl das A.K.D. am 7. April, daß mit den Arbeiten an den zu Führerschiffen für die Kanonenboote ausersehenen Dampfern, der „Königin Elisabeth", der „Danzig" und dem „Preußischen Adler" zu beginnen sei[12]. Der Umbau der „Königin Elisabeth" war am 24. April vollendet[13]. Die Umänderung und Armierung des „Preußischen Adlers" war Mitte Mai fertig[14], zur selben Zeit der Umbau der „Danzig". Letztere fuhr darauf nach Stralsund, wo sie für den Rest des Feldzuges verblieb[15]. Am 2. April wurden die ersten beiden Sektionen der ersten Division, bestehend aus den Schaluppen Nr. 1—6, nach Swinemünde abgeschickt. Nach Fertigstellung von 2 der im Jahre 1849 neugebauten Schaluppen konnte am 28. IV. die 1. Division komplettiert werden[16]. Zum endgültigen Stationsort der 1. Division

---

7) Entwurf der Marine-Abteilung 8. III. 49 (9/1/1/7/1)
8) Schröder an Oberkommando 22. III. 49 (9/1/1/7/1)
9) Schröder an Oberkommando 6. IV. 49 (9/1/1/7/1)
10) Kriegsministerium an das Kommando der 1. Division zu Danzig 7. III. 49 (9/1/1/7/1)
11) Schröder an Oberkommando 6. IV. 49 (9/1/1/7/1)
12) A. K. D. an Marine-Kommando (9/1/1/7/1)
13) Schröder an A. K. D. 30. IV. 49 (9/1/1/7/1)
14) Schröder an A. K. D. 12. V. 49 (9/1/1/7/1)
15) Schröder an A. K. D. 10. V. 49 (9/1/1/7/1)
16) Marine-Depot Stettin an General-Kommando II 30. VI. 49 (9/4/2/1/2) Gaede an A. K. D. 29. IV. 49 (9/4/2/1/2)

war der Greifswalder Bodden ausersehen. Dort hielt sie unter Führung Schröders vom 10. Mai ab Fahr- und Schießübungen ab[17], die durch den Kriegszustand und die blockierenden Dänen nicht beeinträchtigt wurden. Das Führerschiff der ersten Division, die „Königin Elisabeth", mußte nach den Uebungen infolge erheblicher Reparaturbedürftigkeit außer Dienst gestellt werden und schied für den Rest des Feldzuges aus. An ihre Stelle trat die „Danzig".

Die Danziger Jollen wurden als zu wenig brauchbar angesehen, um nochmals in Dienst gestellt zu werden[18].

Die vollendeten Boote trafen im Lauf der folgenden Zeit nach und nach in Stettin ein. Dort wurden sie völlig ausgerüstet, armiert und bemannt und rückten dann sektionsweise nach Swinemünde ab; dieser Hafen war zum Stationsort für die 2. Division bestimmt worden. Die 2. Division wurde am 2. Juli komplett, so daß nunmehr 18 Schaluppen an der Front standen[19].

Seit dem Ausscheiden der „Königin Elisabeth" befanden sich nur zwei bewaffnete Dampfer in Dienst, die „Danzig" bei der 1. Division in Stralsund und der „Preußische Adler". Da fürs erste in Swinemünde nur eine Bootsdivision vorhanden war, außer dieser aber die Segelkorvette „Amazone" und der als Flottillenführerschiff geltende „Preußische Adler", verzichtete man darauf, einen weiteren bewaffneten Dampfer dieser Division als Führerschiff zuzuordnen. Der „Preußische Adler" war somit der einzige bewaffnete Dampfer in der Pommerschen Bucht.

Die dänische Blockade war im Jahre 1849 nicht so eng und drückend wie im Vorjahr. Die dänischen Schiffe hielten sich überall in Kanonenschußweite vom Lande. Sie unterbanden zwar die Seeschiffahrt von und zu den preußischen Häfen; Die Küstenschiffahrt aber wurde aufrechterhalten und die Dänen haben sie bis auf einen Fall nicht gestört. Bald begannen die Verhandlungen über einen neuen Waffenstillstand; sie gelangten am 10. Juli zum Abschluß.

In Aktion getreten ist von allen Fahrzeugen auf preußischer Seite nur der „Preußische Adler", und zwar in dem Gefecht bei Brüsterort am 27. Juni gegen die dänische Brigg St. Croix[20]. Bei dieser Gelegenheit erlitt er einige Beschädigungen, die ihn für die nächsten Wochen kampfunfähig machten. Die Folge war, daß die 2. Division in Swinemünde ohnmächtig war, wie der im folgenden geschilderte Vorfall vom 17. Juli dartat[21]. Im Hafen von Swinemünde lagen an diesem Tage außer dem „Preußischen Adler", dessen Havarien aus dem Gefecht sich in Reparatur befanden, die 9 Schaluppen der 2. Division nebst 2 Schleppdampfern und die „Amazone"[22]. Der dänische Aviso „Skirner"[23] kaperte dicht vor der Küste mehrere Handelsschiffe, die, auf Küstenfahrt befindlich, im Begriff waren, in den Hafen einzulaufen. Der in Vertretung Schröders den Befehl führende Leutnant Jachmann glaubte nicht, einen Versuch unternehmen zu sollen, dem Feinde entgegenzutreten, da er die ihm zur Verfügung stehenden Kampfmittel als allzu unbehilflich und geringfügig einschätzte; es war auch Schröders Meinung, daß man mit einiger Aussicht auf Erfolg einem Kriegsdampfer offensiv nur dann hätte entgegentreten können, wenn man ebenfalls einen intakten armierten Dampfer zur Verfügung gehabt hätte. Er hieß daher das Verhalten Jachmanns gut. In den Augen der Zivilbevölkerung verminderte sich freilich von diesem Augenblick an das Vertrauen zu der jungen Flotte erheblich. Die Waffe der Ruderkanonenboote hatte in der Tat ein vollkommenes Fiasko erlebt. Sie hatte sich als allzu unselbständig erwiesen.

Der Waffenstillstandsvertrag wurde am 19. Juli ratifiziert. Daraufhin hörte die Blockade sogleich auf, obwohl der Waffenstillstand formell erst am 5. August in Kraft trat. Die erste Sektion des dritten Geschwaders, die im Juli in Stettin aufgestellt worden war, war am 17. Juli noch nicht in Swinemünde angelangt. Infolge des Waffenstillstands er-

---

17) Bericht des Marine-Kommandos 15. V. 49 (17/1/5/1/1)
18) Prinz Adalbert an Marine-Abteilung 5. V. 49 (9/1/1/7/1)
19) Prinz Adalbert an Marine-Abteilung 5. V. 49 (9/1/1/7/1)
20) Schäfer 17.
21) Batsch: Admiral Prinz Adalbert S. 171/172.
22) Stettiner Zeitung 19. VII. 49 (17/1/5/1)
23) Batsch: Zur Vorgeschichte der Flotte M-R. VIII., 398.

übrigte es sich, die ausstehenden 15 Schaluppen, die nicht rechtzeitig fertig geworden waren, noch zu bemannen.

Die Ruderkanonenboote sind im Jahre 1849 in einem Zeitpunkt gebaut worden, wo der Sieg der Dampfschiffahrt auf der ganzen Linie feststand. Das Kriegsministerium hat aber zu Anfang 1849 den Entschluß, die Anzahl der Schaluppen von 7 auf 36 zu steigern, nicht gefaßt, ohne bewußt Stellung zu dem Problem: Dampf- oder Ruder-Fahrzeuge genommen zu haben. Schon durch Duckwitz war die preußische Regierung auf die Bedenken hingewiesen worden, die der Verzettelung von Geldmitteln für Fahrzeuge so veralteten Typs entgegenstanden. Daß bereits jetzt die Möglichkeit bestand, flachgehende Kanonenboote herzustellen, die von der wertvollen neuen Errungenschaft des Dampfes Gebrauch machten, beweist der Bau des Schraubenkanonenboots v. d. Tann für die schleswig-holsteinische Marine im Jahre 1849[24]. In der Marineabteilung des AKD. ging man aber Ende Januar bzw. Anfang Februar 1849 von der Ansicht aus, daß es unabweislich wäre, in den voraussichtlich im März beginnenden Feldzug den Dänen eine schwimmende Küstenwehr entgegenzusetzen. Innerhalb der kurzen noch zur Verfügung stehenden Zeit aber schien es ganz unmöglich, an Stelle einer Ruderflottille mit Dampf getriebene Fahrzeuge zu beschaffen. Der einzige Grund für den Bau der Ruderboote im Jahre 1849 war also, sofort nur irgend welche, wenn auch noch so unvollkommene Streitmittel auf dem Wasser zu besitzen, ohne Rücksicht auf den Zukunftswert[25]. Die Marine-Abteilung ging also in diesem Punkte ab von dem sonst proklamierten Grundsatz, nur solche Maßnahmen zu treffen, die über den vorliegenden einmaligen Zweck, in dem gegenwärtigen Kriege verwendet zu werden, hinaus den Wert der Begründung einer dauernden Einrichtung besäßen.

Die Dänen haben 1849 von ihren Machtmitteln gegen Preußen keinen sehr scharfen Gebrauch gemacht. Obwohl sie, wie der Vorfall vom 17. Juli zeigt, die Küstenschiffahrt empfindlich zu stören vermocht hätten, haben sie sich im allgemeinen passiv verhalten. Sollte das aus Besorgnis vor den preußischen Kanonenbooten geschehen sein, so könnte das nur als ein Beweis für eine Ueberschätzung dieser Boote angesehen werden.

Daß sich den Booten nach Beendigung der Feindseligkeiten gegen Dänemark noch jemals eine weitere praktische Verwendungsmöglichkeit bieten würde, war von vornherein angesichts der Unaufhaltsamkeit des technischen Fortschritts nicht zu erwarten. Sie sind zwar im Jahre 1864 noch einmal mobilisiert worden, ohne aber ausgenutzt werden zu können. Als man die Boote Anfang 1849 bestellte, rechnete man mit viel früheren Ablieferungsterminen, als sie hernach innegehalten worden sind. Jene 15 Boote, deren Indienststellung infolge dieser Verzögerung nach Eintritt des Waffenstillstandes unnötig blieb, sind vollends ganz vergeblich gebaut worden. Die Baukosten für eine Schaluppe betrugen etwa 7000 Taler, die Kosten für alle 36, also ungefähr 250000 Taler; das bedeutete immerhin für die Marine während der ersten Jahrzehnte ihres Bestehens eine schwer ins Gewicht fallende Summe.

c) Die Abrüstung und die weiteren Ereignisse des Jahres 1849.

Nach Beendigung des Feldzuges sah sich die Marineabteilung der Aufgabe gegenüber, den ersten Friedens-Normal-Etat für die junge Schöpfung als Bestandteil des Staatshaushaltsentwurfs für das Jahr 1850 aufzustellen; die Kosten für die Marine wurden darin unter Titel XXXI des Etats der Heeresverwaltung nachgewiesen.

Vom Jahre 1850 an wurden für die bisher in einem Truppenkörper vereinigten Marinemannschaften zwei getrennte Formationen unterhalten[1]. Die Angehörigen der Marine wurden eingeteilt in „Matrosen“ für den seemännisch-technischen Teil des Dienstes sowie für die Bedienung der Geschütze und „Soldaten“. Es war weder bei den Kanonenbooten noch bei größeren Kriegsschiffen erforderlich, daß die ganze Besatzung aus ausgebildeten Seeleuten bestand. Auf der andern Seite war es wünschenswert,

---

[24]) Altenburg 78.

[25]) Hauptmann Geppert namens des Kriegsministeriums an das Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten 5. II. 49.

[1]) Kriegsministerium an General-Kommando I, 23. XII. 49 (9/4/1/1/1)

an Bord der Kriegsfahrzeuge militärisch-infanteristisch ausgebildete Truppen zur Hand zu haben, z. B. für die Gestellung von Wachen, für das militärische Zeremoniell, als Kern von Landungskorps, oder wenn es galt, für ein Manöver in der Takelage und die Bedienung der Taue an Deck eine an regelrechten Tritt gewöhnte Massenkraft in Anwendung zu bringen. Für den seemännisch-technischen Teil des Dienstes bedurfte man der Berufsmatrosen; diese waren dem militärischen Drill abgeneigt und für ihn ungeeignet[2]. Prinz Adalbert hatte sich von Anfang an dahin ausgesprochen, daß man bei diesen Leuten darauf ausgehen müsse, alles zu vermeiden, was sie gegen ihren Dienst einzunehmen imstande sei. Der Matrose wolle nun einmal Matrose und nicht Soldat sein. Ueberdies erforderte das Interesse der Handelsmarine Beschränkung der Zahl der von der Kriegsmarine beanspruchten Matrosen. Wenn man nun die angegebene Scheidung in Matrosen und Soldaten durchführte, dann brauchten die für den Matrosendienst eingestellten Seeleute keine Soldaten zu sein im Sinne der bei der Armee herrschenden Begriffe und brauchten keine infanteristische Ausbildung zu erhalten, wie es schon im Frühjahr 1849 den zum freiwilligen Eintritt aufgeforderten Seeleuten versprochen worden war. Von den als Soldaten einzustellenden Leuten wiederum brauchte keine seemännische Berufsausbildung gefordert zu werden; es war ausreichend, daß sie an den Aufenthalt auf dem Wasser gewöhnt waren. Auf diese Marinesoldaten wurde jetzt der Name „Mariniers" übertragen. Sie hatten am Lande den Garnisondienst in den Marinestationsorten als Wachen, Ordonnanzen und dergl. zu versehen und, so oft es erforderlich war, Detachements für die Fahrzeuge zu stellen. Den organisatorischen Rahmen für die Matrosen der Kriegsmarine gab die Matrosen-Stammdivision ab, in die das Marinebataillon zur Jahreswende 1849/50 umgewandelt wurde. Als Depottruppe für die Mariniers wurde gleichzeitig das Marinierkorps gegründet[3], das den ersten Keim der späteren Marine-Infanterie darstellte. Das Marinierkorps sollte sich rekrutieren aus den Angehörigen der Schiffahrt treibenden Berufe[4]. Dieselben Kategorien sollten als Aushilfe für die Matrosen-Stamm-Division herangezogen werden, soweit deren Bedarf etwa einmal nicht vollständig durch ersatzpflichtige Seefahrer gedeckt werden könnte.

Im Etat für 1850 war für die Matrosen-Stamm-Division ein Mannschaftsbestand von 378 Matrosen vorgesehen. Das Marinierkorps sollte aus zwei Kompagnien bestehen und, abgesehen von Spielleuten, Unteroffizieren und Offizieren, eine Stärke von 300 Mann besitzen.

Nach Eintritt der Waffenruhe wurde sogleich die Demobilisierung der Marine vorgenommen. Die „Königin Elisabeth" und die „Danzig" wurden freigegeben und ihrer Friedensbestimmung überlassen. Bezüglich des Mannschaftsbestandes des auf gegen 1 800 Kopf angewachsenen Marinebataillons wurde verfügt, daß er alsbald auf die im Etat für 1850 vorgesehene Präsenzstärke der Stammdivision zu verkürzen sei, mit der Ausnahme, daß über diese Zahl hinaus solche Leute, die als besonders geeignet zum Dienst im Marinierkorps erschienen, im Bataillon bis zum Jahresende zurückgehalten würden, um bei der Gründung des Marinierkorps als Stamm-Mannschaft zu fungieren. Die danach erforderliche Truppenreduktion war bereits im September nahezu vollendet. Einschließlich der 123 Mariniers, die für das Marinierkorps designiert waren, betrug die Stärke des Marinebataillons damals nur noch 509 Köpfe. Bei der Entlassung berücksichtigte man in erster Linie die unfreiwillig eingezogenen Reservisten, die teilweise schon den Winter 1848/49 hindurch dem Bataillon angehört hatten, und die nur für die Dauer des Feldzugs eingestellten Freiwilligen. Der zurückbleibende Rest bestand außer den 123 designierten Mariniers fast ausschließlich aus Berufsseeleuten[5]. Die Abrüstung wurde vorgenommen, obwohl es nicht als feststehend betrachtet werden konnte, daß der Friede mit Dänemark ohne einen erneuten Waffengang im Jahre 1850 zustandekommen würde. Für den Fall einer neuen Mobilmachung wurde bestimmt, daß jede Schaluppe aus der Division eine Stammannschaft von 7 Matrosen, jede der Jollen eine solche von 4

---

[2]) Prinz Adalbert an A. K. D. 4. VIII. 48.

[3]) Promemoria Wangenheims an das Kriegsministerium 23. X. 49 (9/4/2/1/3)

[4]) Wangenheim an Armee-Abteilung 28. XI. 49 (9/4/2/1/3)

[5]) Oberkommando an A. K. D. 15. IX. 49 (9/4/2/1/2)

Matrosen aufnehmen sollte. Der Rest der Friedensstärke der Division stellte sich dar als Besatzung der „Amazone" und des „Preußischen Adler"[6].

Während des Herbstes 1849 blieb zum Zweck der Ausbildung der zurückbehaltenen Mannschaften eine Bootsdivision im Dienst und hielt zusammen mit der „Amazone" und dem „Preußischen Adler" vom 10. September bis zum 7. Oktober Fahr- und Schießübungen im Stettiner Haff ab[7]. Dann wurde der „Preußische Adler", während er formell ein Bestandteil der Kriegsmarine blieb und auch seine aus Marineangehörigen bestehende Besatzung behielt, der Postverwaltung zurückgegeben[8]. Für die Boote wurde als Friedens-Stationsort die Festung Stralsund bestimmt; dorthin wurden sie bei Anbruch des Winters geschleppt bis auf eine Anzahl Schaluppen, die in Stettin bleiben mußten, weil das Zufrieren der Oder die Ausfahrt behinderte[9]. Der „Amazone" wurde die Aufgabe zu teil, als Schulschiff für die Offizier-Anwärter zu dienen.

Wenn die Marine eine dauernde Einrichtung sein sollte, so mußte man darauf bedacht sein, alsbald in regelrechtem Ausbildungsgang ein geeignetes Personal zur Besetzung der Unteroffizierstellen heranzuziehen. Zu diesem Zweck wurde das Schiffsjungeninstitut gegründet, das sich aus Freiwilligen im Alter von 14 und 15 Jahren rekrutierte und dessen Kopfstärke zunächst auf 100 Mann bemessen wurde. Das Schiffsjungeninstitut lieferte gleichzeitig dauernd einen Stamm von Kriegsschiffsmatrosen, so daß der bei der jährlichen Ersatzgestellung zu befriedigende Bedarf der Matrosenstammdivision sich verminderte. Neben dem Kadetten-Schulschiff „Amazone" brauchte man nun ein weiteres Uebungsschiff zur Ausbildung von Schiffsjungen. Zu diesem Zweck wurde von der preußischen Seehandlung das Segelschiff „Merkur" für 36 000 Taler angekauft. Der „Merkur" konnte nur einige ganz leichte Geschütze tragen, für die schwerere Armierung, die man ihm zu erteilen geplant hatte, stellte er sich als zu schwach heraus.

Prinz Adalbert trat im Herbst 1849 mit dem Schiffsbaumeister Scott Russell zu Milwall bei London in Unterhandlungen[10]. Nach langen Beratungen wurde Russell im März 1850 der Bau zweier Radavisos von 160 PS. und 520 To. übertragen. Der Preis für die beiden Schiffe zusammen betrug gegen 270 000 Taler. Sie erhielten später die Namen „Nix" und „Salamander". Die Fahrzeuge sollten imstande sein, in flache und enge Gewässer einzudringen. Man stellte daher dem Erbauer die Bedingung, daß sie einen geringen Tiefgang haben und hinten und vorn gleich gebaut sein mußten. Als nächster Punkt jenes vorläufigen Bauprogramms wurde eine Korvette von 400 PS. und 1 200 To. in Aussicht genommen. Den Schiffskörper dieses Fahrzeugs beschloß man trotz der dagegen geltend gemachten Bedenken im Inland bauen zu lassen.

Der Auftrag wurde dem Schiffsbaumeister Klawitter in Danzig erteilt; die Pläne bezog man von Russell; letzterer lieferte auch die Dampfmaschine für die Korvette[11]. Die Verhandlungen, die der Prinz Adalbert über die Lieferung einer Sechzigkanonenfregatte ebenfalls im Herbst 1849 mit Russell angeknüpft hatte, waren, da inzwischen Mangel an Geldmitteln eintrat, zur Ergebnislosigkeit verurteilt.

Die Mannschaften wurden zwecks besserer Durchführung der Disziplin während des Winters 1849/50 kaserniert[12]; da Stettin hierzu bessere Räumlichkeiten bot, als der Flottillenstationsort Stralsund, wurde der größere Teil in Stettin untergebracht. Nach Stralsund wurden nur etwa 70 Mann verlegt, die ausreichten, um das Inventar der dort aufgelegten Fahrzeuge in Ordnung zu halten und den Wacht- und Postendienst zu versehen. Zu ähnlichen Zwecken wurde ein kleinerer Teil der Mannschaften in Danzig bei der „Amazone" verwendet. Die Hauptbeschäftigung der in

---

[6]) **Oberkommando an A. K. D. 18. VIII. 49 [9/4/2/1/3]**

[7]) **Marinekommando an A. K. D. 8. X. 49 [9/4/2/1/3]**
Prinz Adalbert an A. K. D. 22. X. 49 [12/2/1/1/2]

[8]) **Batsch: Deutsch' Seegras 305.**

[9]) **Schröder an A. K. D. 28. XI. 49 [9/1/1/9/1]**

[10]) **Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine S. 27.**
derselbe: M.-R. VI., 350 ff.

[11]) **Koch: M.-R. V., 118.**

[12]) **Oberkommando an A. K. D. 22. X. 49.**

Stettin befindlichen Mannschaften über Winter war das „Exerzitium" am Geschütz; außerdem wurde ihnen auch Unterricht in den Anfangsgründen der Artillerie erteilt[13]. Auch die Mannschaften in Stralsund wurden in der Bedienung der Geschütze geübt.

Bei der Auflösung des Marine-Bataillons am Jahreswechsel übernahm Schröder den Befehl über die Matrosen-Stamm-Division, den er fortan neben dem Marinekommando führte; der Major Gaede wurde Befehlshaber des Marinierkorps[14]. Hier wurden auch die übrigen Offiziersstellen mit Armeeoffizieren besetzt.

1 8 5 0

a) Eintritt von Geldmangel.

Wangenheim beantragte bei der Aufstellung des Etats für 1850 im Einklang mit den schon 1848 erfolgten Bewilligungen 2 Millionen Taler für die Marine. Bewilligt wurde angesichts der angespannten Finanzlage des Staates nur 1 Million Taler; davon diente zur Deckung der regelmäßigen laufenden Ausgaben für Erhaltung der bestehenden Einrichtungen 282 000 Taler, nur 718 000 Taler standen für den Ausbau der Marine zur Verfügung[1]. Zum Vergleich sei angeführt, daß England damals ein jährliches Flottenbudget von 52 Millionen Talern, Frankreich ein solches von 25,5 Millionen Talern hatte; die Vereinigten Staaten gaben 9 Millionen, die Niederlande 3 Millionen, Schweden gab 1,1 Millionen, Dänemark 765 000 Taler für die Marine aus[2].

Die für Neubauten zur Verfügung stehende Summe war so klein, daß der Rest des vorläufigen Bauprogramms Wangenheims — die zweite Dampfkorvette und die beiden Fregatten — einstweilen vertagt werden mußte.

Daneben waren noch durch private Sammlungen einige Beträge aufgekommen, die zum Bau eines besonderen Kriegsschiffes mit dem Namen „Der preußische Urwähler" dienen sollten. Im Juli 1850 erhielt das Marinedepot in Danzig den Auftrag, die Vorbereitungen für den Bau dieses Schiffes zu treffen[3]. Geplant war ein kleiner Dampfer, aber die vorhandenen Mittel reichten für dessen Herstellung nicht aus. Da das Kriegsministerium die fehlende Summe nicht bewilligte, zerschlug sich das Projekt fürs erste. Zum Zweck der Sammlung freiwilliger Spenden für die Marine hatte sich neben den verschiedenen anderen Komitees 1848 noch ein besonderer Frauenverein gebildet. Von den auf dessen wiederholten Aufruf eingegangenen Spenden wünschte man ein eigenes Fahrzeug zu bauen, das den Namen „Frauengabe" tragen sollte; die Summe reichte aber ebensowenig wie der Ertrag der Sammlungen für den „Preußischen Urwähler" aus für ein Dampfschiff. Nach Uebereinkunft mit dem Prinzen Adalbert[4] wurde daher im Jahre 1851 in Wolgast mit dem Bau eines kleinen Schoners begonnen, der, mit einigen Geschützen bewaffnet, als Uebungsschiff dienen sollte[5].

b) Die Marine in ihrem ersten Friedensjahr.

Das Friedensprogramm für das Jahr 1850 sah vor, daß eine Bootsdivision für eine dreimonatliche Uebung zur Ausbildung der Matrosen und Mariniers in Dienst gestellt wurde. Am 2. VII. 1850 wurde der Friede mit Dänemark abgeschlossen, ohne daß eine neue Störung der Waffenruhe erfolgt wäre. Die Manöver der Uebungsdivision fanden

---

13) Oberkommando an A. K. D. 22. X. 49.

14) A. K D. an Oberkommando 29. XII. 49 (9/3/2/1/3)

1) Anlagen zum Staatshaushaltsetat per 1850.

2) N. C. G. Rintel: Über Errichtung einer deutschen Seemacht 1848.

3) Koch: M.-R. VII., 144.

4) Schäfer 20.

5) Koch: M.-R. VII., 140.

vom Juli bis September im Greifswalder Bodden unter Leitung Schröders statt[1]. Für die Dauer dieser Uebungen mußte der „Preußische Adler" seine Postfahrten unterbrechen und wieder als Divisionsführerschiff fungieren. Die „Amazone" wurde im Frühjahr 1850 durch Umbauten ihrer Bestimmung als Schulschiff angepaßt[2] und führte darauf mit den Kadetten an Bord Kreuzfahrten in der Ostsee aus[3]. Der „Merkur" wurde im Frühjahr übernommen und für seinen neuen Zweck vom Stettiner Marinedepot eingerichtet[4]. Im August begab er sich dann nach Carlskrona ins Dock zur Ausbesserung seiner Kupferhaut. In Ermangelung eines eigenen Docks mußte man vorläufig bei derartigen Anlässen die Hilfe auswärtiger Mächte in Anspruch nehmen.

Als man Stralsund zum Stationsort für die Flottille wählte, dachte man zunächst an den dortigen Kronhafen als Liegeplatz. Im Jahre 1849 wurde die kleine Insel Dänholm zwischen Stralsund und Rügen vom Kriegsministerium zu Befestigungszwecken angekauft[5]. Seitens der Marineabteilung und des Oberkommandos der Marine wurde nun in Aussicht genommen, auf dieser äußerst günstig gelegenen und genügend geräumigen Insel für die Flottille einen eigenen kleinen Kriegshafen anzulegen[6]. Wie die Untersuchung erwies, war das mit relativ geringen Mitteln möglich. Im Mai 1850 begann der Bau[7]. Die Arbeiten am Bassin wurden aber nur mit Spaten und Schubkarre betrieben und es ergaben sich unvorhergesehene Schwierigkeiten. Als daher die Schaluppen nach Beendigung der Uebungen im Herbst 1850 ins Winterlager gebracht werden sollten, war der neue Hafen noch nicht benutzbar, die Boote überwinterten wiederum im Stralsunder Kronhafen, diesmal vollzählig[8].

Die „Amazone" stellte sich im Laufe des Jahres 1850 als stark reparaturbedürftig heraus; daraufhin wurde sie außer Dienst gestellt und dem Stettiner Marinedepot zur Ausbesserung übergeben. Der Plan, die „Amazone" und den „Merkur" im Winter 1850/51 gemeinsam eine Reise nach Uebersee ausführen zu lassen, war damit hinfällig, der „Merkur" mußte allein entsandt werden. Aus Karlskrona zurückgekehrt, wurde er in Stettin für die Ozeanfahrt ausgerüstet und trat Anfang November 1850 von Swinemünde aus mit den inzwischen eingestellten etwa 100 Schiffsjungen und den Kadetten an Bord die Reise nach der brasilianischen Küste an[9]. Die Uebungsfahrt konnte ihren Zweck aber nur unvollkommen erfüllen, weil die Artillerie des „Merkur" geringfügig war und weil der Unterricht für die eng logierten Kadetten unter sehr ungünstigen Umständen erteilt werden mußte.

Da Preußen außer dem Marinekommandanten selbst über keinen Stabsoffizier verfügte, wurde das Kommando des Merkur dem der deutschen Nordseeflotte angehörigen, von dieser zur Dienstleistung in der preußischen Marine beurlaubten[10] Kapitän zur See Donner übertragen. Donner trat später endgültig in preußische Dienste über.

Bei Danzig bestand von früher her eine kleine Werftanlage für die „Amazone"; diese wurde Ende 1849 gleichzeitig mit dem Danziger Depot an die Marine übergeben. Man erweiterte sie jetzt, errichtete eine Helling und am 24. August 1850 wurde hier der Kiel für die geplante Dampfkorvette „Danzig" gestreckt. Mit dem Fortschreiten des Baues entstand eine Vorhelling und ein kleines Bollwerk[11].

Bald nach der Abreise des „Merkur" wurde die Marine eine kurze Zeit lang durch den Mobilmachungsbefehl beunruhigt, der im November 1850 an die ganze preußische Wehrmacht erging. Die Marine-Reservisten, die in Stettin eintrafen, konnten aber bald wieder entlassen werden.

---

[1]) Altenburg 73.
[2]) A. K. D. an Marine-Depot zu Stettin 19. IV. 50. (12/2/1/1/2)
[3]) Batsch: M.-R. VIII., 404.
[4]) Altenburg 71.
[5]) Koch: Geschichte der deutschen Marine S. 26, ders. M.-R. III., 237.
[6]) Koch: M.-R. III., 240.
[7]) dortselbst.
[8]) dortselbst S. 241. Koch: Geschichte der deutschen Marine S. 26.
[9]) Koch: M.-R. V., 5.
[10]) Schäfer 20.
[11]) Koch: Geschichte der deutschen Marine S. 27. Koch: M.-R. V., 177 ff.

Zur Wartung der Kanonenboote wurde der größere Teil der Matrosen-Stamm-Division ins Winterquartier nach Stralsund entsandt[12] und der Standort der zweiten und dritten Sektion der Division dorthin verlegt. Der Divisionsstab blieb noch in Stettin[13].

Das ganze Jahr 1850 hindurch, solange bis die Unionspolitik endgültig gescheitert war, bestand für die preußische Ostseemarine die Aussicht, von dem zu gründenden Bundesstaat übernommen und mit der Bundesflotte in der Nordsee verschmolzen zu werden.

Mit dem Jahr 1850 begann die 14jährige Friedensperiode, die der preußischen Marine zur Vorbereitung auf den nächsten Waffengang mit dem alten Gegner beschieden war.

c) Die Mannschaftsfrage.

Bei der erstmaligen Ausrüstung der Marine 1849 hatte man auf alle nicht freigefahrenen preußischen Seeleute im dienstpflichtigen Alter zurückgreifen müssen. Diese Maßnahme war aus den Kriegsnöten des Augenblicks heraus ergriffen und entsprechend aufgefaßt worden. Obwohl im Frühjahr 1850 eine Erneuerung der Feindseligkeiten nicht mehr erwartet wurde, schritt die Marine zur Deckung ihres regulären friedensmäßigen Mannschaftsbedarfs jetzt neuerdings zu Aushebungen in den Kreisen der Seeleute. Diesen wurde nun fühlbar, daß ihre rechtliche Stellung eine dauernde Verschlechterung erfahren hatte. Bis dahin hatte man die Aufhebung der Verordnung, die die Befreiung vom Kriegsdienst ermöglichte, für eine bloße Kriegsmaßnahme halten können; nunmehr wurde den preußischen Seeleuten klar, daß ihnen ihr ehemaliges Privileg endgültig entzogen sein sollte. Mochten die Angehörigen des Seefahrerberufs auch allenfalls bereit sein, im Falle drohender Gefahr das Vaterland zu verteidigen, so flößte ihnen doch der Gedanke, einige Jahre ihres Lebens Friedensdienst in der Matrosen-Division zu leisten, unverminderte Abneigung ein[1]. Mochte auch der Dienst auf den Kriegsschiffen ihrer gewohnten Beschäftigung im Zivilleben relativ ähnlich sehen, so war es doch nur zu verständlich, daß die Leute den Dienst auf Handelsschiffen entschieden vorzogen. In der Tat zeigte der letztere vor dem in der Kriegsmarine ausschließlich Vorzüge. Die Disziplin auf den Handelsschiffen war weniger streng, man erfreute sich dort weitgehender Ungebundenheit[2] und konnte nach Ablauf einer Fahrt beliebig das Schiff wechseln. Zu alledem blieb infolge der unvermeidlichen Sparsamkeit der Behörden die Besoldung in der Kriegsmarine weit hinter der auf Handelsschiffen zurück.

Dadurch, daß die Bestimmungen über die Zurückstellung und das Freifahren der Seeleute nicht wieder in Kraft traten, hatten die Matrosen formell sogar das Recht verloren, vom Dienst im Landheer verschont zu bleiben. Die Seefahrer wurden allerdings von den Kreisersatzkommissionen ergangenen Anweisungen gemäß sämtlich für die Matrosendivision designiert. Es konnte aber der Fall eintreten, daß für die Marine designierte Leute, die eine Losnummer zogen, der gemäß sie einberufen werden mußten, infolge des begrenzten Bedarfs der Marine für diese überzählig waren; in solchen Fällen fühlten sich die Ersatzbehörden unter Umständen nicht nur berechtigt, sondern geradezu verpflichtet, diese Leute Truppenteilen des Landheeres zuzuweisen. Tatsächlich sind infolgedessen im Frühjahr 1850 zwei vollbefahrene Matrosen bei der Infanterie zur Einstellung gelangt[3]. Die Nachricht von diesem Vorfall war dazu angetan, die Erregung unter der seefahrttreibenden Bevölkerung noch höher zu steigern. Wie vor Einführung der Privilegien entwichen auch jetzt wieder die der Gefahr der Einziehung Ausgesetzten ins Ausland. Großenteils

---

12) Oberkommando an A. K. D. 5. X. 50 [9/4/2/1/3]

13) A. K. D. an Wangenheim 22. X. 50 (9.4/2/1/3)

1) Schiffskapitän Domcke an das Kuratorium der Navigationsschule in Grabow 10. VII. 1851.

2) v. d. Heydt an Manteuffel und Stockhausen 22. X. 1850.

3) Kriegsminister Bonin an Handelsminister und Minister des Innern 17. XI. 52. (9/4/1/1/2)

verließen sie die heimatlichen Schiffe im ersten ausländischen Hafen, der angelaufen wurde; andere überschritten zu Lande die preußische Grenze und nahmen im benachbarten Ausland Dienste; so wird z. B. von den Leuten aus Zingst und vom Darß berichtet, daß sie sich massenhaft nach Rostock wandten und das sonst aufgesuchte Stralsund boykottierten. Die Folge davon war, daß in den preußischen Seehäfen ein empfindlicher Mangel an Mannschaften eintrat und die Heuern stark emporstiegen[4]. Wir haben Berichte, nach denen es bisweilen für ein zum Auslauf bereites Fahrzeug überhaupt nicht möglich war, die erforderliche Menge brauchbarer Mannschaften aufzubringen. Einige Schiffer nahmen, was sie fanden und was sich für Matrosen ausgab, um nur wegzukommen, und gefährdeten Schiff und Ladung durch eine untüchtige Besatzung. Andere gingen mit einer unvollständigen Besatzung ab, beabsichtigend, sie in dem nächsten ausländischen Hafen zu komplettieren[5]. Die preußischen Schiffe aber, von denen im Ausland plötzlich ein namhafter Teil der Mannschaft desertierte, gerieten oft in große Bedrängnis und mußten ihre Fahrt lange verzögern[6]; denn es gelang ihnen meist nur mit Mühe, die Lücken in ihrer Besatzung auszufüllen. Alle diese Mißhelligkeiten machten sich während des Sommers 1850 geltend, und der Zusammenhang zwischen der Aufhebung der Vergünstigungen, dem Mangel an Matrosen und den Desertionen war offenkundig. Als Mittel zur Abhilfe wurde erwogen einerseits die Erhöhung der Besoldung für die Kriegsmatrosen, andererseits die Wiedereinführung der Privilegien. Erstere Maßnahme hatte von vornherein aus Sparsamkeitsrücksichten keine Aussicht auf Erfolg[7]. Dagegen hielten es das AKD.[8] und das Oberkommando der Marine im Herbst 1850 übereinstimmend für die beste Lösung, als Provisorium schleunigst den Zustand, der bis 1849 bestanden hatte, wieder einzuführen, solange bis die Ersatzverhältnisse endgültig geregelt sein würden. Bei der einstweilen geringen Anzahl der jährlich zur Einstellung in die Kriegsmarine gelangenden Matrosen erschien das unbedenklich, da der Bedarf gedeckt werden könnte aus den Reihen derer, die von der Möglichkeit, sich frei zu fahren, keinen Gebrauch machen würden bzw. denen es nicht gelingen würde, die geforderten Bedingungen zu erfüllen. Das Oberkommando forderte vor allen Dingen den Erlaß von Bestimmungen, wonach befahrene Matrosen ihrer Dienstpflicht ausschließlich bei der Marine zu genügen brauchten und unter keinen Umständen mehr dem Landheer zugeführt werden dürften. Letzteres war ohnehin sinnwidrig, war doch die Aufhebung der Privilegien einzig zu dem Zweck erfolgt, den Bedarf der Marine zu sichern[9]. Jedoch wurden die Wünsche des Oberkommandos einstweilen noch lange nicht erfüllt.

1851

a) Das Scheitern der Flottenpläne infolge der Ungunst der politischen Lage.

Als Wangenheim im November 1849[1] bei der Beratung der Etatsforderungen pro 1850 im Ministerrat seinen erwähnten Antrag bezüglich der Dotierung der Flotte mit 2 Millionen Talern pro 1850 stellte, war er aufgefordert worden, eine Denkschrift über den Gesamtbedarf der Flotte mit den Uebersichten über die Kosten für die künftigen Jahre einzureichen, die aus der Gründung und fortlaufenden Unterhaltung erwachsen würden. Auf Grund des Materials, das ihm der Prinz Adalbert daraufhin zur Verfügung stellte[2], verfaßte er im Mai 1850 einen ausführlichen Entwurf.

---

[4]) Regierung in Stettin an Handelsministerium 20. V. 52 [9/4/1/1/2]
[5]) Domcke an das Kuratorium der Navigationsschule in Grabow 10. VII. 51.
[6]) v. d. Heydt an Manteuffel und Stockhausen 20. X. 50 [9/4/1/1/1]
[7]) Promemoria Wangenheims 16. XI. 48 [9/4/2/1/2]
[8]) A. K. D. an Oberkommando 18. XI. 50 (9/4/1/1/1)
Oberkommando an A. K. D. 19. XI. 50 [9/4/1/1/1]
[9]) v. d. Heydt an Westphalen und Bonin 22. XI. 52 [9/4/1/1/2]
[1]) Marine-Abteilung an Oberkommando 13. V. 50 (9/1/1/6/3)
[2]) Wangenheim an Prinz Adalbert 10. V. 50 [9/1/1/6/2]

Die Kosten für Schiffsbauten waren darin auf 14 Millionen Taler veranschlagt. Dazu kamen 5½ Millionen Taler für den Ausbau von Swinemünde zum Hauptkriegshafen mit Werften, Docks, Arsenalen, sowie für die Einrichtung des Flotillenhafens auf dem Dänholm; einschließlich der Kosten für Anschaffung eines Reservevorrats von Schiffsbauholz und der laufenden Ausgaben waren dann während einer zehnjährigen Gründungsperiode etwa 3 Millionen Taler und nach deren Ablauf 2 Millionen Taler jährlich erforderlich[3].

Dieser Plan war darauf zugeschnitten, daß zu den Marinelasten außer Preußen die damals in der Union mit ihm verbündeten Länder beitragen würden. Als dann im Winter 1850/51 bei der Feststellung des Etatsvoranschlages für das Jahr 1851 die Denkschrift im Ministerium beraten wurde, war ein völliger Wandel der politischen Lage eingetreten. Die Unionspläne waren endgültig gescheitert; in Preußen war damals nach der Niederlage von Olmütz zukunftsfreudige Unternehmungslust auch im Hinblick auf die Flotte nur bei wenigen vorhanden. Infolge der hohen außerordentlichen Kosten, die die Mobilmachung im Herbst 1850 erfordert hatte[4], war die finanzielle Lage des Staates stark erschwert. Unter diesen Umständen war ein Beschluß auf Ausführung eines groß angelegten Flottenplanes nicht zu erreichen. Für das Jahr 1851 wurde nicht einmal das geringe Maß an Mitteln für die Vermehrung der Flotte bereit gestellt, das für 1850 bewilligt worden war. Man beschränkte die Flotte lediglich auf die Mittel, ihre laufenden regelmäßigen Ausgaben zu decken[5]. Als Begründung wurde angeführt, daß es ungewiß wäre, ob der deutsche Bund künftig eine Marine halten, ob neben dieser eine preußische Marine bestehen, ob etwa die preußische Marine mit dem Nordseegeschwader vereinigt werden würde. Man müsse abwarten, bis diese Fragen gelöst wären, ehe man sich auf weitere Ausgaben einlasse. Von den für die laufenden Ausgaben pro 1850 angeforderten 353 000 Talern wurden von der zweiten Kammer, obwohl die Parteien dem Flottengedanken ihre Symphatie bekundeten, 19 000 Taler gestrichen, ohne etwa die Ersparnisse der Marine zur Vermehrung des Materials zur Verfügung zu stellen[6]. Auf diese Weise wurde der Spielraum für Ersparnisse am ordentlichen Etat eingeengt, durch die sich die Marineabteilung immer einige zusätzliche Mittel für Neubauten zu verschaffen wußte.

Die Ansichten über die Zukunft der Marine waren jetzt sehr geteilt. Die Träger des Flottengedankens, wie Prinz Adalbert und Wangenheim, sahen sich nur noch wenig unterstützt durch die öffentliche Meinung. So fehlte den Forderungen zu Gunsten der Flotte jetzt der Nachdruck, den ihnen die Teilnahme der patriotisch erregten Bevölkerung in den Jahren 1848/49 verliehen hatte[7]. Seit Beendigung der Feindseligkeiten mit Dänemark traten andere Dinge in den Vordergrund. Der Charakter als „Märzerrungenschaft", der der Marine anhaftete, beraubte sie der Beliebtheit gerade in sehr einflußreichen Kreisen, die sich nicht entschließen konnten, die neue Einrichtung ernst zu nehmen[8]. Man widerstrebte daher ihrem Ausbau in diesen Kreisen, wenn auch niemand öffentlich ihre Abschaffung zu verlangen wagte.

b) Preußen und der Untergang der Bundesmarine.

Wenn der Hinweis auf die ungeklärte Lage der Bundesflotte, mit dem sich alle der Flotte teilnahmslos oder ablehnend Gegenüberstehenden der weiteren Verwendung von Geldmitteln für ihre Erweiterung widersetzten, in Wahrheit auch nur ein leerer Vorwand war, so wirkte er doch wie ein schlagendes Argument. Eine beschleunigte Entscheidung über die Zukunft der Bundesflotte wäre daher vom Standpunkt der preußischen

[3]) Anlagen zu den stenographischen Berichten über die Verhandlungen der 2. Kammer, Session 1850/51. Aktenstück Nr. 55, S. 462 ff.

[4]) a. a. O.

[5]) Stenegraphische Berichte über die Verhandlungen der 2. Kammer, Session 1850/51 41. Sitzung am 13. III. 1851 S. 567 f.

[6]) a. a. O.

[7]) Bär 143.

[8]) Batsch: M.-R. VII., 782—784.

Flotte dringend zu wünschen gewesen; leider hat sich diese Entscheidung außerordentlich lange verzögert.

Der auferstandene Deutsche Bund fand das Nordseegeschwader als sein Eigentum vor[1]. Beide Großmächte wünschten es jedoch nicht, daß eine Flotte in der Nordsee als Bundeseinrichtung fortbestände, Oesterreich, weil es nicht gewillt war, die Kosten für den Schutz der von seinem Gebiet weit entlegenen Nordseeküste tragen zu helfen; Preußen, weil es nur auf eine Flotte Wert legte, die es im Frieden wie im Kriege fest in eigener Hand hielte[2]. Prinz Adalbert wünschte für den Fall der Auflösung des Nordseegeschwaders, daß Preußen als Aequivalent für die hingegebenen 903 000 Taler einen Teil von dessen Schiffen erwürbe. Hannover, unterstützt von einigen anderen Staaten, drängte hingegen auf Anerkennung der Flotte als Bundeseigentum; diese Anerkennung, vorbehaltlos ausgesprochen, hätte den Beschluß bedeutet, die Flotte dauernd als Bundesorgan zu erhalten. Die Frage nach dem endgültigen Schicksal der Flotte blieb einstweilen in der Schwebe. Zunächst aber mußte auf jeden Fall der Bund für die notwendigsten laufenden Ausgaben aufkommen, welche die Flotte erforderte. Am 8. Juli 1851 beschloß die Bundesversammlung unter Zustimmung Oesterreichs die Erhebung einer Umlage von 532 000 fl von den Bundesmitgliedern, durch die die nötigen Ausgaben zur Unterhaltung der Flotte während des zweiten Halbjahres 1851 aufgebracht werden sollten[3]. Die Umlage wurde gemäß der bestehenden Bundesmatrikel verteilt. Auf Preußen entfiel ein Betrag von 160 000 fl, d. h. etwa 91 400 Talern. Diese Beiträge sollten den Charakter von Barvorschüssen tragen, die bei einer etwaigen Liquidation der Flotte aus deren Erträgnissen vorweg unter Zurückstellung anderer Forderungen zurückzuzahlen wären. Gerade dieser letztere Umstand war es, der Preußen dazu bewog, Protest gegen den Beschluß vom 8. Juli zu erheben[4]. Denn die Flotte war zum großen Teil aus dem Beitrag Preußens beschafft worden, Preußen war also der Hauptgläubiger der Flotte. Durch das Vorschußsystem aber wurden die Guthaben entwertet, die Preußen und andere Staaten durch ihre Beiträge auf Grund des Beschlusses der Nationalversammlung im Jahre 1848 erworben hatten. Durch jede Hinauszögerung der Auflösung der Flotte, die den Verbrauch von Vorschußgeldern nötig machte, erlitten diese Staaten und besonders Preußen Verluste[5]. Wären die Unterhaltungskosten durch nichtrückzahlbare Bundesbeiträge gedeckt worden, die nur einen verhältnismäßigen Anspruch auf Entgelt aus dem Erlös eines eventuellen späteren Verkaufs begründeten, gleich den laut Beschluß der Nationalversammlung geleisteten Beiträgen, dann hätten auch die Staaten, die vor der Erneuerung des Bundestages für die Flotte nichts beigetragen hatten — besonders Oesterreich, Bayern, Sachsen, Hessen und Luxemburg — an diesen Verlusten teilgenommen, die durch eine Hinauszögerung des Endes der Flotte von Monat zu Monat anwuchsen. Sie hätten dann einen Teil der als Verlust zu buchenden Differenz zwischen den Aufwendungen für die Anschaffung sowie die jahrelange Instandhaltung und dem zu erwartenden Erlös bei dem preußischerseits als unvermeidlich angesehenen Verkauf des Materials zu tragen gehabt. Dann wären auch sie finanziell an einer raschen Auflösung interessiert und es wäre die Gefahr einer uferlosen Verschleppung auf Preußens Kosten behoben gewesen[6]. Preußen lehnte die Zahlung seines Anteils aus diesen Gründen in der entschiedensten Weise ab[7]. Während des Sommers 1851 rückte die Erörterung über das endgültige Schicksal der Nordseeflotte nicht von der Stelle. Bismarck erklärte am 31. Oktober, daß Preußen entschlossen sei, seinen Anteil an der am 8. Juli ausgeschriebenen Umlage unter der Bedingung zu zahlen, daß diese Zahlung die letzte sei,

---

1) Zum folgenden vergleiche: Arnold Oskar Meyer: Bismarcks Kampf mit Österreich 1851—1859, Berlin-Leipzig 1927 S. 72/98.

2) Bär 144.

3) Bär 157, Sybel II, 111.

4) A. O. Meyer 74.

5) Bismarcks gesammelte Werke. Politische Schriften Band I, herausgeg. von H. v. Petersdorff Aktenstück Nr. 50.

6) Bismarcks Werke I Nr. 115 S. 137.

7) Bär 157.

die Preußen für die Unterhaltung der Nordseeflotte zu machen habe[8], und daß die Bundesversammlung ausdrücklich beschließe, die Nordseeflotte sei nicht als Eigentum des Bundes beizubehalten; er forderte ferner, daß dieser Beschluß so zeitig erfolge, daß er noch vor Ablauf des Jahres 1851 zur Ausführung gebracht werden könne[9].

Seit Ende September 1851 dachte man in Frankfurt seitens der Vertreter der Nordseestaaten an eine Lösung, die Preußens und Oesterreichs Wunsch nach Entlastung von Opfern für die Nordseeflotte erfüllen, die letztere aber doch dem Bunde erhalten würde. Die bisher dem Bunde bzw. einzelnen Angehörigen unterstehenden Flotten auf den Randmeeren des Bundesgebiets sollten als Kontingente einer Gesamtbundesflotte von den Anliegern unterhalten werden[10]; als Oesterreichs Kontingent wäre seine Adria-Flotte betrachtet worden, die preußische Ostseeflotte hätte als Preußens Kontingent gegolten und die Nordseestaaten, evtl. verstärkt durch einige Binnenstaaten, hätten die Nordseeflotte vom Bunde gegen den Taxwert übernommen und als ihr Kontingent fortan verwaltet. Oesterreich war geneigt, einen diese Lösung anstrebenden Vorschlag zu machen[11]. Jedoch spricht sich Bismarck in seinem Bericht an Manteuffel vom 19. November entschieden gegen dieses Projekt aus, da dann Oesterreich einen großen tatsächlichen Einfluß auf die Nordseeflotte erlangen würde, ohne Opfer zu bringen. Er sah darin einen Eingriff in das natürliche Gebiet preußischen Einflusses, der ihm mit der Achtung vor dem gegenseitigen Besitzstande unverträglich zu sein schien[12]. Er hielt vielmehr für die geeignetste praktische Lösung der Flottenfrage den Gedanken einer allgemeinen norddeutschen Flotte, evtl. einer Zollvereinsflotte, umfassend die Nordseeflotte und die preußische Ostseeflotte unter einer vom Bunde getrennten Verwaltung, „bei der Preußen ein vollständiger Einfluß gesichert werden müßte“[13]. Am 27. Dezember erst erfolgte eine Abstimmung über die dreiteilige Bundesflotte, die ergebnislos blieb. Der seitens Bismarcks am 31. Oktober geforderte Beschluß über die Nordseeflotte war demgemäß bis zum 27. Dezember nicht erfolgt, Preußen hatte daher seinen Anteil an der Vorschußumlage vom 8. Juli auch jetzt noch nicht eingezahlt. Nunmehr verlangte Bismarck „Aufhebung der bisherigen Gemeinschaft an der Flotte“ unter Naturalzuteilung einer Anzahl Schiffe an Preußen nach Verhältnis dessen, was es zur Anschaffung beigetragen habe, gleichsam als Pfand für Preußens Guthaben an der Flotte, und Umlegung der Kosten für die Unterhaltung der Flotte während der vergangenen Jahre auf sämtliche Bundesstaaten[14]. Unter dieser Bedingung wollte Preußen die rückständige Rate vom 8. Juli zahlen. Bismarck berechnete Preußens Guthaben an der Nordseeflotte abzüglich Preußens Anteil an den Unterhaltungskosten während der abgelaufenen Jahre auf 600 000 Taler. Zur Deckung dieser Summe zuzüglich Preußens Rate vom 8. Juli forderte Bismarck die Verpfändung etwa des vierten Teiles der Flotte[15]. Der Sinn dieser Haltung Bismarcks war, dem Provisorium der bestehenden Nordseeflotte durch Teilung der brauchbaren und Verkauf der unbrauchbaren Schiffe ein Ende zu machen und Preußens Anteil alsbald in natura in Besitz zu nehmen[16]. Von dem Augenblick an, wo dies geschehen wäre, würde Preußens Verbindlichkeit, in irgend einer Weise noch zur Unterhaltung des Ueberrestes der Flotte beizutragen, unzweifelhaft ohne Streit beseitigt sein[17], dagegen die Fürsorge für den von Preußen zu übernehmenden Teil der Flotte den Charakter der Verwaltung einer eigenen Marine annehmen; auf diese Weise war es auch zu vermeiden, den Verlust,

---

8) A. O. Meyer 74.
9) Bismarcks Werke I, S. 79/80, Anmerkung des Herausgebers.
10) Bär 140 ff,
Sybel II, 112.
11) Bismarcks Werke I, Nr. 33.
12) desgl. Nr. 67, S. 96/97.
13) Bismarcks Werke I, Nr. 68, S. 99/100.
14) Poschinger: Bismarck im Bundestag I, S. 60, Anmerkung des Herausgebers (Bundestagsprotokolle 1851 § 271)
15) Poschinger I, Nr. 40, S. 60/62. Bär 179)
16) Bismarcks Werke I, Nr. 91, S. 117/119.
17) Bär 179.

den Preußen durch das Flottenunternehmen in der Nordsee hatte, als Differenz zwischen der eingezahlten und der zurückgezahlten Summe in Ziffern zur öffentlichen Anschauung zu bringen.

Die Geldverlegenheit bei der Nordseeflotte hatte sich infolge von Preußens Zahlungsverweigerung aufs höchste zugespitzt[18], zumal der Zeitraum, für den die gesamte Vorschußumlage einschließlich des preußischen Anteils als Mindestbedarf der Flotte gegolten hatte, zu Ende ging. Diesen Zustand hoffte Bismarck ausnutzen zu können, um die Bewilligung von Preußens Forderungen zu erzwingen. Die Mehrheit unter Führung Oesterreichs bestand aber unentwegt auf Unterwerfung Preußens unter den Beschluß vom 8. Juli 1851 und gestand eine Verpfändung nicht zu. Da Preußen nicht zahlte, war es um so notwendiger, für das neu beginnende Jahr sogleich neue Mittel zum Unterhalt der Flotte zu bewilligen, um die nötigsten Zahlungen, insbesondere für die Besoldung der Besatzungen, leisten zu können. Preußen sah derartige Geldbewilligungen seitens des Bundes für die nicht als Bundeseigentum anerkannte Flotte als ungesetzlich und für die Bundesglieder nicht rechtsverbindlich an und suchte sie in Verfolgung seines skizzierten Standpunktes zu hintertreiben. Die Bundesversammlung beschloß jedoch am 7. Januar gegen Preußens Protest, zur Deckung der laufenden Ausgaben für die Flotte ein Darlehen bis zur Höhe von 260 000 fl bei dem Bankhaus Rothschild in Frankfurt unter Verpfändung der dort hinterlegten Bundesgelder aufzunehmen[19]. Preußen drohte, seine sämtlichen Zahlungen an den Bund zu sperren, wenn der ungesetzliche Beschluß zur Ausführung gebracht würde[20]. — Die Mißstimmung gegen Preußen bei der Mehrheit des Bundes erreichte einen sehr hohen Grad und ein ernster diplomatischer Konflikt drohte auszubrechen[21].

Die inzwischen aufrecht erhaltene Forderung Preußens auf Verpfändung von Schiffen[22] gegen Zahlung des Vorschusses stieß auf den entschiedenen Widerspruch der Nordseestaaten, weil diese die Verpfändung als den Anfang vom Ende der Nordseeflotte ansahen und sich mit deren Untergang noch nicht abzufinden vermochten. Sie hofften zu dieser Zeit auf das Zustandekommen eines Nordseeflottenvereins[23], d. h. einer Vereinigung deutscher Bundesstaaten zum Zweck der Uebernahme des Nordseegeschwaders als Bundeskontingentsflotte, in der Art, daß Preußen sich an ihm mit einem Teil seines Kontingents beteiligte[24]. Mit dieser Lösung waren sowohl Bismarck als auch der Ministerpräsident Otto von Manteuffel durchaus einverstanden, „da gerade die Flotte die Symphatie der deutschen Bevölkerung und teils infolge hiervon, teils unmittelbar die Teilnahme vieler Regierungen vorzugsweise beschäftigte“, da infolgedessen die Durchführung dieses Planes Preußens Stellung in Deutschland günstig beeinflussen würde. Man dachte daran, daß Preußen etwa dem Flottenverein mit der einen Hälfte seines Kontingents beitreten und im übrigen seine Ostseeflotte vollständig weiter unterhalten sollte[25].

Unter dem Druck der bei der Nordseeflotte herrschenden katastrophalen Geldnot fand gegen Mitte Februar 1852 der preußische Verpfändungsantrag endlich Anklang. Für den Fall, daß der Nordseeflottenverein zustande käme, sollte Preußen das Pfand herausgeben, da dann Preußens Zweck, eine Beschleunigung der definitiven Regelung der Flottenangelegenheit zu erzwingen, erreicht wäre[26]. Am 16. Februar beschloß die Bundesversammlung, die in der Nordsee befindliche Flotte als Bundeseigentum anzuerkennen und die beiden zu verpfändenden Schiffe, „Eckernförde“ und „Barbarossa“, Preußen für den Fall käuflich zu überlassen, daß die Bildung eines Nordseeflottenvereins bis zu einem bestimmten Zeitpunkt nicht

---

[18]) **Bismarcks Werke I, Nr. 91, S. 117/119.**
[19]) **Bismarcks Werke Nr. 100 Anm. 1, S. 125.**
[20]) **desgl. Nr. 103, S. 126.**
[21]) **A. O. Meyer 75 und 77.**
[22]) **A. O. Meyer 87.**
[23]) **A. O. Meyer 98.**
[24]) **Bismarcks Werke I, Nr. 111 Anm., S. 132.**
Poschinger I, Nr. 53, S. 78.
[25]) **Bär 144.**
[26]) **Bär 187.**

zustande käme, für den letzteren Fall aber auch zum Verkauf der übrigen Schiffe zu schreiten[27]. Am 1. März erhielt Preußen gegen Zahlung des Betrages von 160 000 fl die Segelfregatte „Eckernförde“ und die sogenannte Dampfkorvette „Barbarossa“ als Pfand; eine Uebergabe an einen preußischen Befehlshaber, wie Preußen es zunächst gefordert hatte, fand allerdings nicht statt[28]. Wenn bis zum 31. März der Nordseeflottenverein nicht etwa noch zustande käme, sollte das Eigentum an den beiden Schiffen in diesem Augenblick an Preußen übergehen. Die Pfandsumme war für den letzteren Fall als Anzahlung auf den Kaufpreis der beiden Schiffe aufzufassen. Als Kaufpreis wurde der Taxwert festgesetzt. Der Rest des Preises sollte dann bei der endgültigen Verrechnung der Kosten des Flottenunternehmens und des beim Verkauf zu erzielenden Erlöses von Preußens Guthaben abgerechnet werden. Als der Nordseeflottenverein bis zum 31. März 1852 tatsächlich nicht zustande gekommen war, wurde Preußen Eigentümer der beiden Schiffe. Am 10. April fand die förmliche Uebergabe an die preußischen Vertreter statt[29]. Im Verhältnis zu ihrem bisherigen Bestande bedeutete dieser Erwerb für die preußische Flotte einen recht erheblichen Zuwachs. Damit wurde ein Teil des Schadens wieder gut gemacht, der dadurch erwachsen war, daß 1848 größere für Flottenzwecke bereit gestellte Summen infolge des eine Zeitlang gemäß dem Oktoberbeschluß des Ministeriums Pfuel verfolgten Kurses nicht für ihren Aufbau verwendet, sondern an das Reichshandelsministerium überwiesen worden waren. — Am 2. April erfolgte dann in der Bundesversammlung der Beschluß auf Auflösung des Nordseegeschwaders.

Infolge der langen Hinauszögerung der Entscheidung in Frankfurt war die Frage nach der Weiterentwicklung der preußischen Flotte, vom Frühjahr 1851 an gerechnet, ein volles Jahr in der Schwebe geblieben. Das Resultat der Frankfurter Verhandlungen war vom Standpunkt der preußischen Flotte aus zu begrüßen.

c) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1851.

Die Unsicherheit über die Zukunft der Flotte während der Verhandlungen in Frankfurt hatte zwar alle Entschließungen auf weite Sicht hinausschieben lassen; dieser Umstand aber und auch die Knappheit der Geldmittel konnte für das Jahr 1851 den in den Vorjahren eingeleiteten Aufstieg der Marine nicht ganz unterbinden. Zur Jahreswende 1850/51 war der Aviso „Salamander“ aus England in Swinemünde eingetroffen. Im April 1851 folgte sein Schwesterschiff, der „Nix“. Die Radkorvette „Danzig“ lief am 13. November 1851 in Danzig vom Stapel. Mit „Salamander“ und „Nix“ gelangte die Marine zuerst in den Besitz vollwertiger Kriegsschiffe, wenn auch relativ kleiner Fahrzeuge. Die beiden Avisos waren auch geeignet und bestimmt, als Führerschiffe der Ruderflottille zu dienen und sie lösten in dieser Eigenschaft den „Preußischen Adler“ ab. Dieser wurde der Postverwaltung nunmehr endgültig zurückgegeben und schied aus der Kriegsmarine aus. Deren Bestand an fertigen Schiffen belief sich demnach im Frühjahr 1851 auf 4, darunter 2 Schulschiffe „Amazone“ und „Merkur“, und 2 eigentliche Kriegsschiffe. Die Zahl der Matrosen wurde von 378 auf 435 erhöht.

Im Jahre 1851 wurde zum letzten Mal eine Division Kanonenboote für die planmäßige dreimonatliche Jahresübung ausgerüstet, die dieses Mal auf der Reede von Swinemünde stattfand[1].

Der im Frühjahr 1851 aus Südamerika zurückgekehrte „Merkur“ machte bis zum Oktober Kreuzfahrten in der Ostsee[2].

Für den Winter 1851/52 war wieder eine größere transozeanische Uebungsfahrt geplant gewesen. Für eine solche hatten von den vorhandenen Fahrzeugen den genügenden Aktionsradius nur „Amazone“ und „Merkur“. Letzterer jedoch war wegen ausbrechender Trockenfäule nicht

---

[27]) Poschinger I, Nr. 54, Anm. 2, S. 79.
[28]) Bismarcks Werke I, Nr. 122, S. 141/42.
[29]) Bär 208.
[1]) Altenburg 73 f.
[2]) Koch: M.-R. V, 46 f.

mehr voll seefähig, schied also als Schulschiff aus. Er wurde zum Transportschiff bestimmt[3]. Die „Amazone" lag das ganze Jahr 1851 hindurch und noch bis zum Sommer 1852 in Reparatur auf der Werft in Stettin. Für die Winterreise ein Schiff zu mieten, war wegen des Geldmangels nicht angängig, daher mußte sie ganz unterbleiben. Die Kadetten wurden statt dessen in Stettin in der Frauentorkaserne untergebracht und erhielten zusammen mit den Auxiliaroffizieren bis zum Frühjahr theoretischen Unterricht[4]. Dieser Winterkursus stellte den ersten Anfang einer Marineschule dar[5].

Am 18. Februar 1851 war dem Gros der Matrosenstammdivision der Divisionsstab nach Stralsund gefolgt. Im Winter 1850/51 lagen die Boote noch im Kronhafen von Stralsund. Im Herbst 1851 konnten sie in das neugebaute Hafenbassin auf den Dänholm einlaufen[6]. Den beiden Avisos waren bei ihrem geringen Tiefgang die Stralsunder Häfen gleichfalls zugänglich[7], und sie überwinterten daher auch dort. Indes war der Bau des Dänholm-Etablissements noch bei weitem nicht vollendet.

1852

a) Die Marine wird nicht abgeschafft.

Der Marine wurden für 1852 nur ganz geringe Mittel bewilligt, die nur für einen Teil der dringendsten Arbeiten reichten; denn inzwischen war mit Bodelschwingh ein Mann Finanzminister geworden, der grundsätzlich jeglicher Vergrößerung der Flotte feindselig gegenüberstand. Es wurden nicht nur keine Mittel für Neubauten von Schiffen bereit gestellt, sondern auch nicht einmal in vollem Umfang die 85 000 Taler bewilligt, die noch zur artilleristischen und seemäßigen Ausrüstung der Radkorvette Danzig erforderlich waren; nur 50 000 Taler warf der Etat für diesen Zweck aus, ebenso nur 50 000 Taler für die Fortführung der Bauten am Dänholm-Hafen. Für zukünftige Schiffsbauten war es dringend nötig, beizeiten das Bauholz anzukaufen, da dieses tunlichst vor dem Gebrauch 5—6 Jahre in Schuppen lagern mußte, um auszutrocknen, und genügend ausgetrocknetes Holz im Augenblick, wo man es gebrauchte, im Handel selten erhältlich war; aber auch hierfür wurden irgend welche Beträge nicht bereit gestellt[1]. Da also angesichts der fortdauernden Geldnot des Staates, deren Ende nicht abzusehen war, keine greifbare Aussicht auf den Ausbau der Flotte zu einer nennenswerten Größe bestand, so tauchte erneut die Frage auf, die sich bereits nach Beendigung der Feindseligkeiten mit Dänemark und dann nach dem Scheitern der Unionspläne erhoben hatte, ob die Flotte überhaupt zu einer dauernden Einrichtung des preußischen Staates werden sollte, ob es die Kosten verlohnte, den bestehenden Torso einer Flotte weiter zu unterhalten, nachdem die Situation vom Frühjahr 1848, der er seine Entstehung verdankte, vorübergegangen war. Damals waren zusammengetroffen die russische Kriegsdrohung, die dänische Blockade, die nationale Flottenbegeisterung und das Streben Preußens nach der Führung in Deutschland; nur durch das Zusammenwirken aller dieser Umstände war auf einen Augenblick die altpreußische Neigung zur Sparsamkeit soweit überwunden worden, daß Geldbewilligungen zum Bau eigener preußischer Kriegsfahrzeuge erfolgten und ernsthafte amtliche Flottengründungspläne entworfen wurden. Die Frage nach der Aufgabe oder Beibehaltung der Flotte hatte bisher immer in Verbindung gestanden mit der von Preußen allein nicht zu entscheidenden Frage nach dem Fortbestehen der Bundesflotte. Jetzt war keine Aussicht mehr vorhanden, daß

---

3) Batsch: M.-R. VIII, 597.
4) Altenburg 72,
Batsch: M.-R. VIII, 597.
5) Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine, S, 25.
6) Koch a. a. O., S. 26.
Koch: M.-R. III, 241 f.
7) A. K. D. an Oberkommando 26. VIII. 51 (9/1/1/7/2)
1) Staatshaushaltsetat 1852, Stenographische Berichte über die Verhandlungen der 2. Kammer, Session 1851/52, 48. Sitzung am 23. III. 1852, S. 915.

außer der preußischen Flotte in Norddeutschland noch eine andere Marine existieren würde. Somit gab es keine Veranlassung mehr, die Entscheidung darüber hinauszuzögern, ob auch Preußen sein Flottenunternehmen liquidieren sollte oder nicht. Trotz aller Gegnerschaft gegenüber der Flotte in einflußreichen, der Regierung nahestehenden Kreisen übernahm doch niemand die Verantwortung dafür, sich vorbehaltlos für die Abschaffung der Flotte einzusetzen. So kam es, daß in Preußen die Flotte als dauernde Staatseinrichtung erhalten blieb. Wenn auch der bestehende Anfang nur von geringer Bedeutung war, so war doch damit wenigstens die Möglichkeit gegeben, durch Ausbildung von Offizieren, Unteroffizieren und Mannschaften Vorsorge zu treffen für die Zeit, wo sich aus diesem Ansatz ein bedeuterender Machtfaktor entwickeln würde. Das ist erst viel später geschehen; während der 50er Jahre hat die Flotte vorwiegend aus Schul- und Hilfsschiffen bestanden.

So oft die Marine Geldmittel anforderte, sah sie sich genötigt, Entwürfe einzureichen, aus denen die Ziele hervorgingen, die sie in ihrer Entwickelung anstrebte, und die Zwecke, die sie nach Erreichung solcher Ziele erfüllen zu können glaubte. Diese Nötigung bestand auch im Jahre 1852, mochten für absehbare Zeit die Aussichten auf Verwirklichung des Angestrebten auch noch so gering sein. Daher wurden die alten Entwürfe dem neuesten Stande der Technik angepaßt. Der Entwurf, den der Prinz Adalbert im Auftrage des Kriegsministeriums[2] im Frühjahr 1852 verfaßte, sah bereits den Ersatz der Ruderkanonenboote durch 50 Schraubenkanonenboote vor[3]. Die Kosten der für erforderlich gehaltenen Schiffsbauten wurden veranschlagt auf 12 Millionen Taler. Dazu kamen 3 Millionen Taler für die Anlage eines Hauptkriegshafens in Swinemünde einschließlich Trockendock, Werkstätten und Bauwerften. Der Plan verteilte die Kosten der Gründung auf einen 12jährigen Zeitraum. Er trug der augenblicklichen Geldknappheit Rechnung dadurch, daß er das jährliche Budget erst innerhalb dieses Zeitraums allmählich von einer Million Taler im ersten bis auf 2,4 Millionen Taler vom neunten Jahre ab ansteigen ließ.

b) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1852.

Für das Jahr 1852 rechnete man damit, daß die Korvette „Danzig" zur Flotte hinzutreten würde. Daher wurde der Bestand der Matrosenstammdivision von 435 auf 480 Mann erhöht. Die „Danzig" wurde zwar im Laufe des Jahres noch nicht fertig, aber anstatt dessen trat die Vergrößerung der Marine durch die Fregatte „Eckernförde" — nunmehr „Gefion" genannt — und den Dampfer „Barbarossa" ein. Die beiden Fahrzeuge wurden nach Danzig überführt.

Im Herbst 1852 sollte wieder eine Uebungsreise nach Afrika und Südamerika angetreten werden. Nach Vollendung der Reparatur an der „Amazone" stand dafür ein kleines Geschwader von 3 Schiffen — „Gefion", „Amazone", „Merkur" (der letztere als Transportschiff) — zur Verfügung. Die „Gefion" wurde nach ihrer Uebernahme zunächst repariert, dann in einem niederländischen Hafen gedockt[1], um darauf für die Auslandsreise ausgerüstet zu werden. Die Fahrt wollte man außer zu Uebungszwecken auch dazu ausnutzen, politische und volkswirtschaftliche Interessen Preußens in Uebersee zu fördern[2]. Der Befehl über das Geschwader wurde dem Comodore Schröder übertragen. Die Schiffe stachen im November 1852 in See.

Im Jahre 1852 drängte die Frage der endgültigen Stationierung der Marine-Teile und damit die Kriegshafenfrage zur Entscheidung. Seit die Marine existierte, waren 4 Stationen in Frage gekommen: Stralsund und Swinemünde als Zentren der während des Feldzuges besonders gefährdeten Küstenzonen, das mit Hilfsmitteln reichlich versehene und durch

---

[2]) Prinz Adalbert an Kriegsministerium 19. I. 52 (9/1/1/6/3)

[3]) Denkschrift des Oberkommandos vom Februar 1852 (9/1/1/2/5)

[1]) Koch: M.-R. IV, 435.

[2]) Kriegsministerium an v. d. Heydt 18. VI. 1852 (9/1/1/9/1)
Koch: M.-R. IV, 435.

gesicherte Binnenlage ausgezeichnete Stettin als Mittelpunkt der Rüstungen, und Danzig, das von der Zeit vor dem Kriege her eine Rolle spielte als Liegeort der „Amazone", Standort der kleinen staatlichen Amazone-Werft und des dazu gehörigen Depots. Auch in der Zeit nach Beendigung des Krieges, als noch jahrelang für die Marine die provisorischen Verhältnisse andauerten, hatte es die Lage mit sich gebracht, daß alle vier Orte von der Marine nebeneinander benutzt wurden. Stettin kam angesichts seiner Binnenlage als ständiger Stationsort nicht in Betracht. Die Herstellung definitiver Zustände bedingte die Räumung Stettins, dessen Abbau als Hauptstationsort mit der Verlegung der Matrosenstammdivision begonnen hatte. Nach Stralsund hatte man die Flottille gelegt und diesen Platz damit zum ständigen Nebenstationsort erhoben. Als Hauptstationsort kam er wegen des ungünstigen Fahrwassers nicht in Frage, die Wahl schwankte seit 1848 nur zwischen Swinemünde und Danzig. Es erhob sich dann die Forderung, daß in dem Ort, auf den die Entscheidung fiel, ein allen Anforderungen genügendes Kriegshafen-Etablissement mit Werften, Docks, Arsenalen, Werkstätten und sonstigem Zubehör errichtet würde, dessen Besitz für eine Marine eine selbstverständliche Notwendigkeit darstellte. — Im Jahre 1852 sollten alle noch in Stettin befindlichen Marineteile an die See verlegt werden. Das Schiffsjungeninstitut siedelte im September nach Stralsund über[3]. Nach Danzig wurde ein Stammkommando für die dort im Bau befindliche Dampfkorvette detachiert[4]. Im Oktober folgte dorthin der Stab der ersten Sektion der Matrosenstammdivision[5]. Das Marinierkorps kam im Mai nach Swinemünde; dort wurde es in ein „See-Bataillon" umgewandelt[6]. Dieser Truppenteil hat die Aufgabe, die ihm bei der Gründung zugedacht gewesen war, nicht in vollem Umfange erfüllt. Sie hatte ursprünglich darin bestanden, Detachements für die Flotte und ihre Stützpunkte am Lande zu stellen. Bald betrachtete man aber das Bataillon als eine taktische Einheit, die Küste als Grenze seines Wirkungskreises und Detachierungen als eine unerwünschte Störung des Garnisondienstbetriebes[7]. Die Matrosenstammdivision war also auf ihre eigenen Mannschaften angewiesen. Diese Entwicklung wurde seit der Verlegung nach Swinemünde gefördert durch die räumliche Trennung von den Stätten, wo sich zu dieser Zeit der Dienstbetrieb der Marine vorzugsweise abspielte, Stralsund und Danzig. Es kam dahin, daß die Matrosen sogar den Wachtdienst bei den Marinedepots versehen mußten.

Das Marinekommando wurde im August 1852 aufgelöst. Es wäre ohnehin durch Schröders Abreise verwaist, und für die Zeit nach seiner Rückkehr waren Aenderungen in der Organisation der Marine geplant, bei denen diese Dienststelle wegfiel. Die Kadetten verließen Stettin in diesem Jahr ebenfalls endgültig, da nach der Auslandsreise die Marineschule in Danzig eröffnet wurde. Auch das Marinedepot hatte seit Beendigung der Reparatur der Amazone unter diesen Umständen in Stettin seine Daseinsberechtigung verloren. Seine Verlegung unterblieb jedoch infolge von Meinungsverschiedenheiten über die Wahl des endgültigen Hauptstationsortes. Noch im Frühjahr 1852 stimmten Kriegsministerium und Oberkommando der Marine überein in der Entscheidung für Swinemünde. Dorthin hatte man beschlossen, das Stettiner Marinedepot zu überführen; es waren für diesen Zweck bereits die Einleitungen zum Erwerb von Grundstücken am Swineufer getroffen worden. Dagegen wurde im Oktober 1852 vom Prinzen Adalbert vorgeschlagen, an Stelle von Swinemünde Danzig-Neufahrwasser zu wählen[8]. Man erfreute sich dort des Vorteils, daß in Danzig bereits die provisorische staatliche Bauwerft existierte. Die glänzende strategische Lage, die geräumige sichere Reede sprachen laut für das neue Projekt. Hingegen maß das Kriegsministerium der pommerschen Bucht als voraussichtlichem Kriegsschauplatz in einen künftigen Konflikt so große Bedeutung bei, daß es den Ausbau Swinemündes

---

[3]) Marine-Kommando an Oberkommando 2. IX. 52.
[4]) Batsch M.-R. VIII, 602.
[5]) A. K. D. an Oberkommando 22. X. 52 (9/1/1/7/2)
[6]) Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine S. 26.
[7]) Batsch: Admiral Prinz Adalbert von Preußen, S. 196 und 215.
[8]) Prinz Adalbert an Kriegsministerium 21. X. 52.

zum Stationsplatz für erforderlich erklärte, sogar dann, wenn die Hauptniederlassung der Flotte in Danzig errichtet werden sollte[9]. Prinz Adalbert wiederum trat dafür ein, daß man bei der Beschränktheit der Mittel die äußerste Konzentration anwenden müsse und sich daher außer Stralsund nur einen Stationsort leisten dürfe, nämlich Danzig. Die Unsicherheit über diese Frage hatte zur Folge, daß das Marinedepot von Stettin einstweilen dort verblieb[10].

Um die Kosten zu ersparen, die die große Geschwaderfahrt verursachte, mußte man sich angesichts der Beschränktheit der Mittel entschließen, in diesem Jahr die planmäßigen dreimonatichen Uebungsfahrten der Küstenfottille ausfallen zu lassen[11]. Auch die beiden Avisos „Nix" und „Salamander" wurden aus demselben Grunde nur in Dienst gestellt, um zur Reinigung des Bodens nach Schweden ins Dock zu fahren.

Der in Wolgast in Bau befindliche Schooner war im Frühjahr 1852 im Rohbau fertig. Er blieb noch ein Jahr lang auf Stapel stehen, um ein gutes Austrocknen des Holzes zu gewährleisten. Bezüglich des Projekts des „Preußischen Urwählers" führten die Verhandlungen zwischen den Flottenkomitees und dem Kriegsministerium endlich zu einer Einigung[12]. Die Differenz zwischen der Summe von etwa 32 000 Talern, die der Verein aufgebracht hatte, und den Kosten für ein Dampfschiff zu tragen, lehnte die Regierung nach wie vor ab. Anstatt dessen kam man überein, daß von dem Gelde der Bau eines zweiten Schooners in Angriff genommen werden sollte, der durchaus erwünscht war, da nach dem Ausfall des „Merkur" an Schulschiffen Mangel herrschte. Der geringfügige Betrag, der an den Kosten für ein Fahrzeug dieser Art noch fehlte, sollte aus staatlichen Mitteln aufgebracht werden. Dafür verlangte man, daß das Komitee auf den angesichts der völlig geänderten innerpolitischen Lage nicht mehr recht zeitgemäßen Namen „Der preußische Urwähler" verzichtete[13]. Eine Kabinettsorder vom 16. September bestimmte, daß das Schiff „Hela" heißen sollte. Der Bau begann im Herbst 1852 auf der Klawitterschen Werft in Danzig.

Indessen wurde das Bedürfnis nach höheren Offizieren immer dringender. Der Oberbefehlshaber bedurfte notwendig eines Stabschefs und Stellvertreters[14], auch die geeignete Persönlichkeit für das Kommando der „Danzig" war noch nicht vorhanden. Als nun im Winter 1851/52 jeder Zweifel geschwunden war, daß die Marine selbständig und als eine ausschließlich preußische fortexistieren würde, bewilligte das AKD. am 15. Januar 1852 das Engagement dreier schwedischer Offiziere mit dem Rang von Korvettenkapitänen[15].

Die Auxiliaroffiziere, soweit sie endgültig in den kgl. Dienst übernommen waren, wurden nach Beendigung des Winterkursus 1851/52 zu Leutnants z. S. 2. Klasse ernannt. Einige Offiziere wurden aus der Bundesmarine bei deren Auflösung in preußische Dienste übernommen.

Die Gefechtskraft der Marine war letzten Endes durch den Erwerb von „Gefion" und „Barbarossa" nur wenig gestiegen. Die „Gefion", zwar bestückt mit 48 Vierundzwanzigpfündern[16], war doch ein reines Segelschiff. Eben der Ausgang des Gefechts bei Eckernförde 1849, bei dem dieses Schiff den Deutschen in die Hände gefallen war, hatte die ganze Hilflosigkeit von Fahrzeugen erwiesen, die über keine selbständige Fortbewegungskraft verfügten. Daher war unter dem Eindruck dieses Vorfalls überall in den Marinen verstärkter Wert darauf gelegt worden, die Ausrüstung der Schiffe mit Dampfmaschinen so schnell wie möglich allgemein zu machen. Man war dazu übergegangen, auch die größeren Schiffe, die Fregatten und Linienschiffe, mit Dampfmaschinen auszurüsten.

---

[9]) Kriegsministerium an Oberkommando 4. XI. 52 (9/1/1/7/2)
[10]) A. K. D. an Oberkommando Sept. 51 (9/1/1/7/2)
[11]) A. K. D. an Oberkommando 19. VI. 52.
[12]) Koch: M.-R. VII, 144.
[13]) a. a. O.
[14]) Oberkommando an A. K. D. 17. VII. 51 (9/3/2/1)
[15]) Hyltén-Cavallius, Indebeton, Sundewall. Batsch: Admiral Prinz Adalbert S. 205. ders. M.-R. VIII, 600.
[16]) Altenburg 75.

Die Bedeutung der „Gefion" für die preußische Marine lag in erster Linie in ihrer Eignung als Schulschiff. Der „Barbarossa" war zwar ein Dampfschiff, aber er war bereits durch zahlreiche Fahrten über den Ozean so stark abgenutzt, daß er nur durch eine sehr gründliche und kostspielige Reparatur wieder gebrauchsfähig herzustellen war. Man hat schließlich darauf verzichtet, ihn als Kriegsschiff zu verwenden, und hat ihn zum Kasernenschiff im Hafen von Danzig designiert. Diese Rolle hat er dann über ein Jahrzehnt gespielt.

c) Die preußische Flotte als Erbin der Bundesmarine.

Im Jahre 1852 bot sich der preußischen Marine die einzigartige Möglichkeit, sich über den Erwerb von „Gefion" und „Barbarossa" hinaus zu geringen Preisen durch Ankauf weiterer Schiffe aus den Beständen der aufgelösten Bundesmarine zu vergrößern[1]. Nach deren Auflösung war zur Verteidigung der Küste der deutschen Nordseestaaten und ihres Handels in einem etwaigen neuen Bundeskriege gegen eine Seemacht jetzt in Norddeutschland nur die Flotte des Bundesmitgliedes Preußen vorhanden. Dieser erwuchs damit neuerdings eine mögliche Aufgabe von großer Wichtigkeit, die sie allerdings nur unter der Voraussetzung erfüllen konnte, daß sie bis dahin bereits die zu wirksamen Aktionen erforderliche Stärke erlangt hätte. Solche Gedanken gewannen besondere Aktualität dadurch, daß zu dieser Zeit die handelspolitische Einigung Deutschlands unter Preußens Führung Fortschritte machte. Aber selbst diese ungewöhnliche Lage konnte den Finanzminister Bodelschwingh nicht zu einem Entgegenkommen veranlassen[2]. Um jeden Preis suchte er die Entwickelung des Flottenwesens zu verhindern. Als Hannibal Fischer sich entschloß, dem preußischen Staat einen Teil der ehemaligen Bundesflotte zur unentgeltlichen Uebernahme anzubieten, um wenigstens die doch nur geringe Erträge versprechende öffentliche Versteigerung eines Objekts zu vermeiden, das für viele Deutsche den Charakter eines nationalen Symbols trug, wies er auch dies Ansinnen zurück[3]. Obwohl sich Manteuffel dem Gedanken nicht abgeneigt zeigte, der Staatskasse für die Seewehr Opfer aufzuerlegen, und obwohl es an dringenden Hinweisen des Kriegsministeriums und des Oberkommandos der Flotte nicht fehlte, wurden auf Bodelschwinghs Veranlassung alle Möglichkeiten versäumt, auch nur noch eines der wertvollen, eigens für die deutsche Marine erbauten Kriegsdampfschiffe zu erwerben[4]. Nur in einem Punkt erschien Preußen schon in diesem Zeitpunkt als Erbe des Vermächtnisses der deutschen Flotte. Das war der Erwerb der Jade, zu dem Zweck, dort einen Kriegshafen zu schaffen.

Der Bundesflotte hatten die Geldmittel gefehlt, den Bau eines Kriegshafens in der Nordsee zu beginnen. Wenn Preußen jemals bei einem erneuten Bundeskriege den Schutz der deutschen Nordseeküste übernehmen sollte, so war das nur möglich, wenn es dort als Basis für die Operation der Marine einen geeigneten Stützpunkt besaß. Umgekehrt war der Erwerb eines solchen Stützpunktes durch Preußen nur zu begründen mit der Absicht, sich der Aufgabe einer Verteidigung der deutschen Nordseeküste tatsächlich gegebenenfalls zu unterziehen. Das setzte wieder den Ausbau der preußischen Flotte zu einer ansehnlichen Macht voraus. In dem Erwerb der Jade war also die Hoffnung auf eine bessere Zukunft, das Programm, die Vormacht Deutschlands zur See zu werden, eingeschlossen.

Prinz Adalbert empfahl, mit Oldenburg wegen Abtretung des erforderlichen Geländes Verhandlungen anzuknüpfen. Er bezeichnete den Erwerb des Stützpunktes als die unbedingte Voraussetzung einer gedeihlichen Fortentwickelung der Marine[5] und legte einen Entwurf des mit Oldenburg zu schließenden Abtretungsvertrages vor. Obwohl der Finanzminister sich auch diesem Unternehmen in den Weg zu stellen suchte, trat man an

---

[17]) Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine S. 18.
Batsch: Admiral Prinz Adalbert S. 230/31.

[1]) Minister der auswärtigen Angelegenheiten an Kriegsminister Bonin 8. VII. 52

[2]) Bodelschwingh an Bonin 24. VI. 52 (9/1/1/2/5)
Bodelschwingh an Bonin 22. XI. 52 (9/1/1/2/5)

[3]) Hannibal Fischer an den Kriegsminister Bonin 14. VII. 52 (9/1/1/2/5)

[4]) Batsch: Admiral Prinz Adalbert von Preußen, S. 231/32

[5]) Koch: M.-R. VI, 478.

Oldenburg heran. Der preußische Vorschlag fand eine günstige Aufnahme[6] und die Verhandlungen endeten am 20. Juli 1853 mit dem Abschluß eines Abtretungsvertrages[7].

b) Die Mannschaftsfrage und ihre Schwierigkeiten 1851/52[1].

Im Frühjahr 1851 mußten für die Matrosendivision wieder einige neue Mannschaften angefordert werden. Die Ersatzbehörden waren aber nicht in der Lage, auch nur die bescheidene Anzahl, die man benötigte, aus den Kreisen der seemännischen Bevölkerung zu stellen. Die Division mußte wohl oder übel die ihr überwiesenen Nichtseeleute einstellen[2]. Der bestehende Zustand führte also einerseits schwerste wirtschaftliche und soziale Schäden herbei, ermöglichte dagegen nicht einmal die Zuleitung der gewünschten Kräfte an die Marine in dem geringfügigen Ausmaß, das erforderlich war. Man suchte nun nach Auswegen, die es erlaubten, der seefahrenden Bevölkerung die Privilegien wiederzugeben, ohne die Ersatzgestellung der Marine zu gefährden.

Es gab aber keine Möglichkeit, durch irgendwie modifizierte Bestimmungen zu erreichen, daß der Marine ihr jährlicher Bedarf durch Einziehung von Berufsmatrosen für eine dreijährige Dienstzeit gesichert würde. Immer wären die jeweils von der Einziehung bedrohten Stellungspflichtigen rechtzeitig geflohen. Um der Schwierigkeiten endlich Herr zu werden, plante das Kriegsministerium im Herbst 1851, eine Kommission zur Beratung über die Regelung der Dienstpflicht der Seeleute und den Mannschaftsersatz der Kriegsmarine einzusetzen[3]. Da diese Kommission nicht sogleich zustande kam, dauerten die unhaltbaren Zustände auch das Jahr 1852 hindurch unverändert an.

Im Frühjahr 1852 beantragte zwar das Handelsministerium, das stets in rührigster und umsichtigster Weise die Belange von Handel und Schiffahrt wahrzunehmen suchte, unter Vorbehalt der späteren, von der Kommission zu beschließenden endgültigen Regelung, das Freifahren in der alten Art provisorisch wieder zuzulassen[4]; aber das Kriegsministerium war mit einem so weitgehenden Verzicht auf die Dienste der Matrosen nicht einverstanden.

Die Schäden wurden immer fühlbarer, je mehr Handel und Schiffahrt nach den lähmenden Zeitereignissen zu neuer Regsamkeit erwuchsen[5]. Die Klagen und Beschwerden häuften sich in den Jahren 1851 und 1852. An das Handels- und Innenministerium gelangten Notrufe in großer Zahl. Einige unter den Vorschlägen zur Behebung der Mißstände beziehen sich auf eine Abkürzung der Dienstzeit der Matrosen.

Es wurde darauf hingewiesen, daß ein Vollmatrose keiner dreijährigen Ausbildung auf Kriegsschiffen bedürfe, um im Kriegsfalle seinen Mann zu stehen[6]. Eine dreimonatliche Ausbildung würde genügen. Daher könnte die Dienstzeit generell ohne Schaden auf ein Jahr herabgesetzt werden[7]. Die Annahme ging dahin, daß die Matrosen sich einer einjährigen Dienstzeit bereitwilliger unterziehen würden als einer dreijährigen. Eine Schwäche dieses Vorschlages war freilich, daß sich dann der jährliche Bedarf an Mannschaften verdreifachte[8].

---

[6]) Schäfer 22.

[7]) Koch: M.-R. VI, 479.

[1]) Batsch: Zur Vorgeschichte der Flotte II. Dienstpflicht der Seeleute. a) Frühere Wehrpflicht preußischer Seeleute M.-R. VII, S. 887 ff.

[2]) Votum des Kriegsministers an den Minister des Innern 14. II. 52 (9/4/1/1/1)

[3]) A. K. O. an Oberkommando 14. XI. 51 (9/4/1/1/1)

[4]) v. d. Heydt an A. K. O. 22. VII. 52 (9/4/1/1/1)

[5]) Oberpräsident von Pommern an die Minister des Krieges, des Handels und des Innern 28. V. 52 (9/4/1/1/2)

[6]) v. d. Heydt an Westphalen und Bonin 22. VII. 52 (9/4/1/1/2)

[7]) Schiffskapitän Domcke an das Kuratorium der Navigationsschule zu Grabow 10. VII. 51.

[8]) Regierung in Stettin an Handelsminister 20. V. 52 (9/4/1/1/2) Bonin an Handels- und Innenminister 17. XI. 52 (9/41/1/2)

Die Kommission, die diese Frage hätte regeln sollen, kam auch während des Jahres 1852 nicht zustande. Selbst gegen Ende des Jahres aber, als schon eine allgemeine große Reorganisation der Marine zur Debatte stand, verlangte die Marine-Abteilung die Lösung dieser Fragen mit möglichster Beschleunigung durch eine Sonderkommission unabhängig von den anderen bevorstehenden organisatorischen Maßnahmen[9].

1 8 5 3

a) Aussichtslose Entwürfe.

Die zweite Kammer bekundete im Frühjahr 1853 ihre Teilnahme für die Marine durch einen Antrag an die Regierung, ihr einen Gründungsplan vorzulegen; aus diesem sollte zu ersehen sein, welche Absichten mit dieser Einrichtung für die Zukunft verfolgt würden[1]. Obwohl nun alle Aussichten auf Bereitstellung größerer Mittel zum Ausbau der Flotte und ihrer Häfen auch für die künftigen Jahre geschwunden waren, erteilte der Kriegsminister Bonin dem Prinzen Adalbert wiederum den Auftrag[2], einen Entwurf für einen solchen Plan, gegen den des Vorjahres gemäß dem neuesten Stande der Technik modifiziert, vorzulegen. Die laufenden regelmäßigen Kosten betrugen seit 1853 bereits für den erreichten Stand 530 000 Taler jährlich[3]; mit einer Bewilligung von 800 000 Talern jährlich insgesamt konnte höchstens gerechnet werden. Der Entwurf des Prinzen trug dem insofern Rechnung, als er vorsah, daß immer ein Teil der Schiffe, ohne je in Dienst zu treten, unter Dach auf dem Stapel stehen blieb, so daß die Unterhaltungskosten auf ein Mindestmaß beschränkt wurden[4].

Der Entwurf ist zwar auf dem Papier stehen geblieben. Infolge des Erwerbes des Jadegebiets ist aber der Finanzminister von nun an doch gezwungen gewesen, für Flottenzwecke erheblich größere Summen bereitzustellen als bisher; weil umgekehrt diese Ausgaben für das Jadegebiet unaufschiebbar waren und viele Jahre hindurch fortdauerten, wurde durch dies Unternehmen die Aussicht auf den Bau einer Flotte aus großen Kampfgeschwadern auf unabsehbare Zeit gänzlich versperrt.

b) Die Emanzipation vom Kriegsministerium.

Bei der Marine traten im Jahre 1853 bedeutende organisatorische Aenderungen ein. Im Frühjahr 1852 war die Frage nach der Gestaltung der Marineverhältnisse endgültig in bejahendem Sinne beantwortet worden. Damit war auch der Zeitpunkt gekommen, der Organisation der obersten Marinebehörde sowie der sonstigen Einrichtungen der Marine die endgültige Form zu geben und die Marine von der Last der provisorischen Zustände zu befreien. Ueber die passendste Art und Weise waren die Meinungen geteilt. Prinz Adalbert, der im Mai 1852 die Frage aufrollte, wünschte für die Marine ein möglichst hohes Maß von Selbständigkeit; vor allen Dingen sollte es unmöglich gemacht werden, daß Armeeoffiziere, die der jungen Schöpfung fremd und verständnislos gegenüberstanden, maßgeblichen Einfluß auf sie ausüben konnten[1]. In diesem Falle hätte die Gefahr bestanden, daß das Interesse der Armee einseitig vor dem der kleinen unbedeutenden Marine bevorzugt wurde und deren Eigenleben durch den Einfluß dieser mächtigen, alten und gefestigten Institution unterdrückt worden wäre. Der Prinz betonte, daß für die Einrichtungen

---

[9]) Marine-Abteilung an Armee-Abteilung 28. XI. 52 (9/4/1/1/1)
[1]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen der 2. Kammer, Session 1852/53, 63. Sitzung am 4. V. 53, Bd. 3 S. 1315.
[2]) Bonin an Oberkommando 1. VI. 1853 (9/1/1/2/6)
[3]) Staatshaushaltsetat pro 1853, darin der Etat der Militärverwaltung, Kap. 2, Marine.
[4]) Prinz Adalbert an den Kriegsminister 15. VII. 53 (9/1/1/6/3)
[1]) Batsch: M.-R. VIII, 679.

und den Dienstbetrieb einer Marine ganz andere Normen gelten müßten, als für ein Landheer und daß die preußische Marine ihr Vorbild mehr bei den Marinen anderer Länder als bei einer ganz anders gearteten Wehreinrichtung des eigenen Landes suchen müsse[2]. Prinz Adalbert legte daher Wert darauf, die Verwaltung der Marine völlig vom Kriegsministerium loszulösen; seine Bemühungen wurden schließlich von Erfolg gekrönt. Am 13. Juni 1853 befahl der König die Bildung einer besonderen Zentralbehörde für die Marine[3], die keinem Fachminister untergeordnet, sondern selbständig neben den Ministerien stehen sollte. Dem Prinzen Adalbert war es gelungen, den Ministerpräsidenten Otto v. Manteuffel für seine Pläne zu gewinnen[4]. Letzterer stand, unähnlich vielen seiner Standesgenossen, der Flotte wohlwollend gegenüber. In demselben Sinne hatte mit Erfolg der Kabinettsrat Niebuhr gewirkt[5]. Deren Stimmen gaben schließlich bei Friedrich Wilhelm den Ausschlag zu Gunsten der Verselbständigung der Marine. Im November 1853 waren die Beratungen über die Einzelheiten der Neuregelung abgeschlossen. Die Kabinettsorder vom 14. November 1853 verfügte nach englischem Vorbild die Bildung einer „Admiralität", die zugleich Kommando- und Verwaltungsbehörde war. Chef der Admiralität war der Ministerpräsident[6]. Die Leitung der Geschäfte fiel dem Oberbefehlshaber der Marine, Prinz Adalbert, zu. Ihm unterstanden 3 Abteilungen, die Kommando-Abteilung, die technische und die Verwaltungs-Abteilung. Leiter der Kommando-Abteilung sollte der jeweilige Stabschef des Oberbefehlshabers sein. Die Geschäfte des Oberkommandos und der Marine-Abteilung gingen am 30. November 1853 an die neue Behörde über. Prinz Adalbert wurde am 30. März 1854 zum Oberbefehlshaber und Admiral der preußischen Küsten ernannt.

c) Entwicklung und Tätigkeit der Marine im Jahre 1853.

Während bisher die Mittel für die Marine unter Titel XXXI des Haushalts der Militärverwaltung angewiesen worden waren, wurde seit 1853 ein besonderer Marineetat aufgestellt. Jedoch waren die in diesem Jahre ausgeworfenen Summen wieder ganz unzureichend. Nur die Mittel für die laufenden Ausgaben und für einige der dringendsten Arbeiten und Einrichtungen wurden bereitgestellt.

Die Vergrößerung der Flotte wirkte sich aus in einer Erhöhung des Personalbestandes. Das Seebataillon wurde um eine Kompagnie erweitert. Gleichzeitig wurde die Zahl der Schiffsjungen verdoppelt.

Bei der Rückkehr des Geschwaders aus Amerika verweilte die „Gefion" in Spithead[1], um dort in Stand gesetzt zu werden und gleich von dort aus, ohne in die Ostsee zurückzukehren, eine neue Fernfahrt anzutreten. „Amazone" und „Merkur" dagegen suchten die Heimat auf.

Der innere Ausbau der 1851 vom Stapel gelaufenen Radkorvette „Danzig" wurde Anfang Juni 1853 beendet, so daß das Schiff in Dienst gestellt werden konnte[2]. Im Juli fuhr die Korvette nach England. In Greenhithe an der Themse nahm sie ihre Geschütze an Bord und vollendete ihre Ausrüstung[3]; dann hielt sie Probefahrten und Schießübungen ab[4] und trat Anfang September die Reise ins Mittelmeer an. Da inzwischen gespannte Beziehungen zwischen Rußland und der Türkei eingetreten waren, hatte der preußische Gesandte in Konstantinopel den dringenden Antrag gestellt, ein Schiff zum Schutze der Gesandschaft und der preußischen Schutzbefohlenen dorthin zu entsenden[5]. Die „Gefion" trat kurz darauf

---

[2]) a. a. O.
[3]) Friedrich Wilhelm IV. an das Staatsministerium 13. VI. 53 (9/3/1/2)
[4]) Schäfer 21, Batsch: M.-R. VIII, 598.
[5]) Batsch: M.-R. VIII, 781 ff.
[6]) Schäfer 21.
[1]) Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine S.37.
[2]) Koch: M.-R. V, 118.
[3]) Batsch: M.-R. VIII, 791.
[4]) Koch: M.-R. V, 129.
[5]) Koch: M.-R. V, 131.

von Spithead aus die Reise ins Aegäische Meer an; der „Merkur" wurde ebenfalls dorthin entsandt, um die anderen Schiffe mit neuer Zufuhr zu versehen.

Bei der Untersuchung der Danzig vor ihrer Abfahrt bemerkte man, daß die Innenhölzer von der Trockenfäule befallen waren[5]. Die Fortschritte dieser Zersetzung führten bereits 3 Jahre später dahin, die Danzig für seeuntüchtig zu erklären[7].

Im Frühjahr 1853 sollte der Bau der „Frauengabe" in Wolgast fortgesetzt werden, aber die von dem Frauen-Flottenkomitee gesammelten 37 000 Taler reichten nicht aus, um das Schiff fertigzustellen. Auch das Kriegsministerium konnte nicht die erforderlichen Zuschüsse leisten, daher nahm der Bau nur einen langsamen Fortgang[8]. Hingegen waren die Geldmittel für die Fertigstellung der „Hela" in Höhe von 11 700 Talern im Marineetat bewilligt worden. Der Schoner lief im Oktober 1853 vom Stapel[9].

Die Einrichtung eines allen Anforderungen genügenden Kriegshafens in der Ostsee mußte vertagt werden und es war nicht einmal ein Zeitpunkt abzusehen, wo man ein solches Unternehmen auch nur würde beginnen können. Dringend war aber die Aufgabe, die Stationsorte der Marine wenigstens provisorisch herzurichten.

Das Kriegsministerium hatte in den Etat für 1853 gemäß seiner Ansicht, Swinemünde mindestens als Nebenstützpunkt der Marine bestehen zu lassen, für Bauten an diesem Platz 9 200 Taler ausgeworfen. Für den Dänholmhafen, der auch noch nicht vollständig fertig war, wurden gleichzeitig 14 000 Taler und ebenso für Vervollständigung der Danziger Werft 13 480 Taler in Ansatz gebracht. Die Verhandlungen zwischen dem Kriegsminister Bonin und dem Oberkommando über die Standortsfrage wurden im Jahre 1853 fortgesetzt. Die Darlegungen des Prinzen Adalbert bewogen endlich Bonin, sich mit der Konzentrierung aller Teile der Marine außer der Küstenflottille in Danzig einverstanden zu erklären[10]. Im Laufe des folgenden Jahres wurde dann die Matrosen-Stammdivision aus Stralsund, der Stab und die erste Kompagnie des Seebataillons aus Swinemünde und der Rest der Bestände des nunmehr endlich aufgelösten Stettiner Marinedepots nach Danzig verlegt. Die Uebersiedlung der Matrosen-Stammdivision nach Stralsund war zu einer Zeit erfolgt, wo die Kampfkraft der Marine fast ausschließlich auf der Küstenflottille beruhte. Diese war inzwischen durch den Zugang von „Danzig" und „Gefion" in den Hintergrund getreten. In Stralsund beließ man fortan nur noch ein Detachement von Matrosen, das zur Wartung der Fahrzeuge ausreichend war.

1854

a) Das Wachstum der Marine.

Seit der Schoner „Hela" 1854 in Dienst gestellt wurde, war die Zahl der größeren Fahrzeuge auf 8 gestiegen, nämlich
- 2 Hilfsschiffe: das Transportschiff „Merkur" und das Kasernenschiff „Barbarossa";
- 3 Schulschiffe: „Amazone", „Gefion" und „Hela";
- 3 moderne Dampfschiffe: „Nix", „Salamander" und „Danzig".

Dazu befand sich als 9. Schiff im Bau der Schoner „Frauengabe", dessen Name in Frauenlob geändert wurde und das 1855 vom Stapel gelaufen ist[1].

---

[6]) Koch: M.-R. V, 130.
[7]) Koch: M.-R. V, 177.
[8]) Koch: M.-R. VII, 141.
[9]) Koch: M.-R. VII, 144.
[10]) Bonin an Oberkommando 1. VI. 53 (8/4/2/1/4)
[1]) Koch: M.-R. VII, 142.

Obwohl seit dem Spätherbst 1850 die Geldbewilligungen für Vergrößerung der Marine aufgehört hatten, weist der folgende Zeitraum bis 1854 das beträchtliche Wachstum von 2 auf 8 Schiffe auf; das war möglich, weil der Bau oder Erwerb sämtlicher in diesem Zeitraum hinzugetretenen Schiffe vor der politischen Katastrophe von 1850 angebahnt worden war. Dadurch war die Flotte vor dem Schicksal der völligen Stagnation bewahrt geblieben. In der Zeit, wo nun tatsächlich ein vollkommener Stillstand in der Weiterentwicklung einzutreten drohte, begannen zum Glück für die Marine wieder Geldbewilligungen für den Neubau von Schiffen, wenn auch in recht bescheidenem Maße. Der Etat für 1854 stellte für diesen Zweck erstmalig wieder 100 000 Taler zur Verfügung[2].

b) Der Erwerb der Jade.

Nachdem sich der Krimkrieg auf die Westmächte ausgedehnt hatte, hielt es die Admiralität für geraten, das im Mittelmeer befindliche Geschwader in die Heimat zurückzurufen. Im Mai 1854[1] trafen „Gefion" und „Merkur" wieder in Danzig ein, am 1. Juli ankerte die Korvette „Danzig" in ihrem Heimatort[2].

Nach der Ausschaltung des Einflusses des Kriegsministeriums galt die Sorge der Admiralität unter den Stationsorten der Marine nurmehr Danzig. Bis 1854 bestand die dortige Werft nur aus primitiven Hellingen und hölzernen Werkstätten. 1854 wurde die erste Dampfmaschine aufgestellt und es wurden Schmiedewerkstätten errichtet. Jedoch konnten neue Geldmittel in nennenswertem Umfang auch für Danzig nicht bereitgestellt werden, da der Neubau von Schiffen und das Jadeprojekt vorangestellt werden mußten.

Der Jadevertrag wurde erst im Januar 1854 der Oeffentlichkeit bekanntgegeben und zur Genehmigung den beiderseitigen Kammern vorgelegt. Er fand in beiden befreundeten Staaten einhellige Zustimmung. Die wichtigsten Bestimmungen[3] waren: Preußen stellte den oldenburgischen Seehandel und die oldenburgischen Küsten unter den Schutz seiner Kriegsmarine. Preußen verpflichtete sich, eine Flottenstation im Jadebusen aufrecht zu erhalten und dort auf eigene Kosten einen Kriegshafen einzurichten. Zu diesem Zwecke trat Oldenburg zwei Landstücke, je eines auf dem westlichen und dem östlichen Ufer der Jade, ab. Preußen versprach, alsbald mit den Arbeiten zur Herstellung des Kriegshafens in möglichst ausgedehntem Maße zu beginnen und zu diesem Zweck in den ersten drei Jahren nach der Ratifikation des Vertrages mindestens 400 000 Taler auf die Ausführung zu verwenden. Preußen entrichtete als Entgelt an Oldenburg 500 000 Taler.

In Hannover war man äußerst erregt über den Vertrag und fügte sich nur in das Geschehene, weil kein anderer Ausweg vorhanden war. Man war aber entschlossen, dem Unternehmen als Nachbar jedes mögliche Hindernis zu bereiten. Auch in Hamburg sah man die Festsetzung Preußens an der Nordsee nicht gern und erklärte, auf den Schutz seines Handels durch preußische Kriegsschiffe zu verzichten. Auch in England und Frankreich erregte Preußens Vorgehen befremdetes Aufsehen; infolge des Krimkrieges unterblieb jedoch jeder Versuch diplomatischer Einmischung[4]. Eine Kabinettsorder vom 11. Februar 1854 übertrug die ausschließliche Leitung sämtlicher Angelegenheiten des Jadegebietes der Admiralität. Durch den Staatsvertrag war Preußen nun gezwungen, an der fernen Jade mit großen Kosten den Bau eines Kriegshafens auszuführen, während man in der Heimat keinen auch nur halbwegs den Erfordernissen der Marine genügenden Stationsort hatte. Lange Zeit hindurch absorbierte das Jadeunternehmen nahezu alle verfügbaren Mittel, so daß noch, als 10 Jahre

---

[2]) Staatshaushaltsetat pro 1854, Etat der Marine-Verwaltg., Extraordinarium
[1]) Koch: M.-R. V, 30.
Batsch: M.-R. VIII, 882.
[2]) Koch: M.-R. V, 177.
[3]) Schäfer 22/23.
[4]) Koch: M.-R. VI, 475 ff.

später der Krieg ausbrach, die Flotte auf provisorische Unterkünfte angewiesen war. Die feierliche Uebergabe des Jadegebietes erfolgte im November 1854.

Zuerst hatte Prinz Adalbert die voraussichtlichen Kosten für den Bau des Stützpunktes an der Jade auf 20 000 Taler bemessen. Sobald man an die Ausführung des Planes ging, erweiterte sich das Unternehmen zusehends; die Kosten für das Etablissement bis zu seiner Fertigstellung haben schließlich mehr als 12 Millionen Taler betragen.

Für die Vergrößerung des Schiffsbestandes in den kommenden Jahren bestimmte Summen zu garantieren, lehnte der Finanzminister ab. Eine planmäßig fortschreitende Entwicklung der Marine war daher auch für die Folgezeit unterbunden. Man glaubte daher auch davon absehen zu sollen, der Kammer den mehrfach verlangten Gründungsplan vorzulegen. Die Regierung begründete es im Jahre 1854 damit, daß die Admiralität soeben erst ins Leben getreten sei und noch nicht die Zeit zur Aufstellung eines solchen Plans gehabt habe[5]. Der Wunsch wurde darauf von der Kammer nachdrücklich wiederholt mit dem Hinweis, daß eine auf unbestimmte Zeit unzureichend bleibende Marine unter allen Umständen nichts als ein kostspieliger Luxus sei. Theoretisch stellte sich darüber, daß man in Aussicht nehmen müsse, die Marine auf die Stärke einer Seemacht zweiten Ranges zu bringen, zwischen dem Regierungsvertreter und der Kammer volles Einvernehmen heraus.

c) Die Neuordnungen von 1854 und die Lösung der Mannschaftsfrage.

Im Jahre 1854 folgte der Neuorganisation in den obersten Spitzen der Marinebehörden eine solche in den übrigen Einrichtungen. In einer Kabinettsorder vom 17. Februar 1854 wurde die Aufhebung der Matrosen-Stammdivision und des Schiffsjungeninstituts verfügt. An deren Stelle wurden gebildet:

1 Matrosenkorps, dem auch die Schiffsjungen als Kompagnie einverleibt wurden;
1 militärisch organisiertes Werftkorps, das in den Werftmatrosen die späteren Werftarbeiter umfaßte;
1 Maschinistenkompagnie und
1 Handwerkerkompagnie.

Am 28. Juni 1854 wurde die Bildung einer Ostsee- und einer Nordseemarinestation befohlen. Die Ostseestation in Danzig trat an die Stelle des 1852 aufgelösten Marinekommandos und wurde Schröder unterstellt. Das Kommando der Nordseestation ist erst 1870 ins Leben getreten[1]. Das Stationskommando stellte ein Abbild der Admiralität dar; es war ebenfalls gleichzeitig Verwaltungs- und Kommandobehörde und bestand aus drei Abteilungen, der Kommando-Abteilung, der technischen und der Verwaltungs-Abteilung.

Im Frühjahr 1853 war die Diskussion über das Problem des Mannschaftsersatzes und der Dienstpflicht der Seeleute durch einen Entwurf des Prinzen Adalbert auf eine neue Basis gestellt worden[2]. Fußend auf den inzwischen gemachten Erfahrungen kam er zu folgendem Schluß: Ein im vollsten Sinne des Wortes tauglicher Kriegsmatrose hat mindestens 10 Jahre Ausbildungszeit nötig. In 3 Jahren kann selbst ein auf Handelsschiffen befahrener Berufsmatrose nicht zu einem tauglichen Kriegsmatrosen ausgebildet werden. Andererseits braucht nur eine Minderzahl von Leuten innerhalb der Schiffsbesatzungen diesen höchsten Anforderungen zu genügen, die übrige Mannschaft kann ohne Beeinträchtigung der Kampfkraft der Fahrzeuge aus minderqualifizierten Elementen bestehen. Diesen Kern der Besatzung muß sich die Marine in genügender Anzahl selbst aus den im Alter von 14—15 Jahren eintretenden Schiffsjungen heranbilden. Im

---

[5]) Stenographische Berichte über die Verhandlungen der 2. Kammer, Session 1853/54, Anlagen, Aktenstück Nr. 127, Bericht der Kommission zur Prüfung des Staatshaushaltsetat über den Etat der Marine-Verwaltung Bd. 3, S. 461.

[1]) Koch: Geschichte der deutschen Kriegsmarine S. 29.

[2]) Promemoria des Prinzen Adalbert vom 9. III. 1853 (9/4/1/1/1)

Frieden z. Zt. eines nicht über das Normale hinausgehenden Bedarfs soll die Besatzung der Schiffe an wirklichen Seeleuten aus diesen selbst herangebildeten Kernmannschaften bestehen; dazu kommen Nichtseefahrer aus denjenigen Bevölkerungskategorien, die ihren Erwerb auf dem Wasser suchen und die zur Ableistung ihrer Dienstpflicht der Marine zugeteilt werden; außerdem kommen eventl. Freiwillige in Betracht. Im Kriege oder in sonstigen Fällen außerordentlichen Bedarfs, wie z. B. anläßlich großer überseeischer Expeditionen, wird der Mannschaftsbestand verstärkt durch Matrosen aus der Handelsmarine derart, daß die Besatzung größerer Schiffe sich dann durchschnittlich zusammensetzt aus einem Drittel tauglicher Kriegsmatrosen, einem Drittel der Handelsmarine entnommenen Seeleuten und einem Drittel Nichtseefahrern.

Prinz Adalbert vertritt die Meinung[3], vorausgesetzt, daß ein Kern von qualifizierten Kriegsmatrosen vorhanden ist, können im Falle außerordentlichen Bedarfs Handelsschiffsmatrosen ohne jeden Nachteil eingestellt werden, die vorher nicht nur nicht volle 3 Jahre gedient haben, sondern die überhaupt noch keine Ausbildung in der Wehrmacht genossen haben. Die Fahrt als Matrose auf Handelsschiffen stellt eine so gute Vorbereitung dar, daß sich diese Leute ohne Schwierigkeiten in kürzester Zeit auf den Kriegsschiffen eingewöhnen, für die ihnen dort zu übertragenden Arbeiten sogleich brauchbar sind und die nötigen militärischen Kenntnisse und Fertigkeiten sehr bald nebenher erwerben. Von der regelmäßigen Aushebung können also befahrene Matrosen grundsätzlich befreit werden. Dadurch fällt die Beunruhigung der an der Handelsschiffahrt interessierten Kreise fort und die Marine spart überdies die Ausbildungskosten. Man kann die Seefahrer also von der Erreichung des wehrpflichtigen Alters an sogleich in eine dem Reserveverhältnis ähnliche Stellung versetzen. Auch für die Nichtseefahrer wird gemäß den erzielten Erfahrungen eine einjährige Dienstzeit bei der Fahne für ausreichend erachtet. Für kleinere Fahrzeuge kommen nur Seefahrer in Frage. Deren Besatzung würde sich also unter normalen Friedensverhältnissen nur aus Stamm-Matrosen zusammensetzen. In allen Fällen außerordentlichen Bedarfs, also auch während des Friedens, mußte man nach der Meinung des Prinzen Adalbert über sämtliche jeweils im Lande befindlichen Handelsmatrosen bis zum Ende des landwehrpflichtigen Alters verfügen, nicht nur über die jüngeren Jahrgänge vom 20. bis zum 25. Lebensjahr, die den aktiv Dienenden und der Reserve des Landheeres entsprachen. Als Aequivalent für die Befreiung vom aktiven Dienst hätten demnach die betroffenen Individuen ein höheres Maß von Verpflichtungen während der Lebenszeit vom 26. bis zum 39. Lebensjahr übernehmen müssen, als die sonstigen Bevölkerungsschichten; denn die Landwehr durfte im Frieden nur zu kurzfristigen Uebungen einberufen werden.

Für das Verhältnis der Matrosen zur Wehrmacht wurde die Bezeichnung „Seedienstpflichtigkeit“ geprägt.

Durch die Verwirklichung dieser Vorschläge war das Problem, der Marine in genügender Zahl genügend qualifizierte Mannschaften zu verschaffen, zu lösen, und gleichzeitig wurde dem Wunsch der Berufsmatrosen nach Entlastung vom Wehrdienst weitgehend entsprochen, so daß der Grund für die Beunruhigung und Schädigung der an Handel und Schiffahrt interessierten Kreise fortfiel. Kommissionsberatungen über diese Fragen wurden damit überflüssig[4]; die geplante Kommission ist nicht zusammengetreten. Nur gegen die Erweiterung der Verpflichtung der Seedienstpflichtigen während des 26. bis 39. Lebensjahres erhoben der Handelsminister und der Innenminister Einwände. Sie erklärten diesen Schritt für im Widerspruch stehend zu geltenden Wehrpflichtbestimmungen. Sie forderten, daß die Altersklasse der Seedienstpflichtigen unter denselben Bedingungen eingezogen werden könnten, wie die Landwehrleute außerhalb deren regelmäßigen Uebungen. Dieser Einspruch fand bei der endgültigen Verfassung der Verordnung Berücksichtigung. Mit dieser Aenderung erlangten die Vorschläge des Prinzen Adalbert Gesetzeskraft. Unter dem 4. April 1854 erschien ein Allerhöchster Erlaß betr. das Ersatzwesen für die Marine. Die

[3]) a. a. O.

[4]) v. d. Heydt und Westphalen an Bonin 7. IX. 53 (9/4/1/1/1)

neuen Bestimmungen sollten auf 5 Jahre, vom 1. Mai 1854 ab gerechnet, Geltung haben. Danach konkurrierten die von den Ersatzkommissionen anerkannten Seedienstpflichtigen nicht bei der gewöhnlichen Ersatzaushebung, sondern standen in drei Altersklassen, von welchen

die erste alle Leute vom 22.—25. Lebensjahr,

die zweite alle Leute vom 26.—32. Lebensjahr,

die dritte alle Leute vom 33.—39. Lebensjahr

umfaßte, derartig zur Disposition der Marine, daß von ihnen jederzeit ein extraordinär eintretender Bedarf, jedoch von der 2. und 3. Altersklasse nur für kriegerische Expeditionen, eingezogen werden konnte. Außer den sich freiwillig Meldenden wurden hierzu von den im Lande (inkl. an Bord von Kauffahrern in inländischen Häfen) Vorhandenen zunächst diejenigen, welche noch gar nicht oder die kürzeste Zeit gedient hatten, bei gleicher Dienstzeit aber diejenigen, seit deren Beurlaubung die längste Zeit verstrichen war, demnächst erst unter Anwendung gleicher Grundsätze die der zweiten und endlich die der dritten Altersklasse herangezogen[6].

[5] v. d. Heydt und Westphalen an Bonin 7. IX. 53 (9/4/1/1/1)

[6] Gesetzsammlung für die Königlich Preußischen Staaten 1854, Nr. 29, darin: Allerhöchster Erlaß vom 7. Juli 1854 (Nr. 4045) S. 381—399.

Lebenslauf.

Der Verfasser dieser Arbeit, Heinrich Wendlandt, wurde geboren zu Stettin am 13. Mai 1899. Er besuchte das Friedrich-Wilhelms-Realgymnasium in Stettin 9 Jahre lang und verließ es im Herbst 1917 mit dem Zeugnis der Reife. Er studierte in Berlin und Breslau Geschichte, Erdkunde, Germanistik und Philosophie, bestand am 29. August 1927 die philologische Staatsprüfung und am 18. Juli 1928 die mündliche Doktorprüfung.

Nach Abschluß seines Studiums trat er in den Vorbereitungsdienst für das höhere Lehramt ein.

Während des Studiums waren seine Lehrer die Herren Professoren:

In Berlin: Baschin, Behrmann, Delbrück, Haake, Häpke, Max Herrmann, Hoetzsch, Hofmeister, Hübner, Kossinna, Liepmann, v. Luschan, Marcks, Meinecke, Merz, Eduard Meyer, Neckel, Norden, Penck, Petersen, Pohle, Riehl, Roethe, Dietrich Schäfer, Hermann Schneider, Struck, Wilcken und Wolters.

In Breslau: Dietrich, Drescher, Friederichsen, Hönigswald, Kaehler, Koch, Kornemann, Kühnemann, Kynast, Laubert, Löwi, Marck, Merker, Reincke-Bloch, Siebs, Unger und Ziekursch. Allen diesen Herren weiß er sich zu dauerndem Dank verpflichtet.